

TRAIMCO



Eindrapport

Quick scan gebruiksvergoeding
spoorgoederenvervoer 2012

Voorhout, september 2010

In opdracht van: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Doel van het onderzoek met de onderzoeksvraag.....	4
1.2	Opzet rapport	4
2	Basisinformatie en aanpak.....	5
2.1	Vervoermarkt	5
2.2	Hoogte gebruiksvergoeding.....	7
2.3	Aanpak analyse effecten	9
3	Effecten van de gebruiksvergoeding op de markt	12
3.1	Presentatie effecten	12
3.2	Beschrijving per segment.....	13
4	Conclusies.....	14
	Literatuurlijst.....	16
	Gesprekspartners	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het gebruik van het Nederlandse spoornet betalen goederenvervoerders een vergoeding aan de beheerder van het net: aan KeyRail voor de Betuweroute en aan ProRail voor de rest van het net (verder: het gemengde net). Dit rapport richt zich op het gemengde net.

De hoogte van de gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer dient ter dekking van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Dit is expliciet opgenomen in de richtlijn die de EU hierover heeft opgesteld (2001/14/EG). Op welke wijze de heffing vorm krijgt en ook de precieze hoogte is niet voorgeschreven. De Richtlijn biedt ruimte om de tarieven nader te differentiëren. Tijdens de eerste jaren na de introductie van de gebruiksvergoeding is er veel discussie geweest over methodiek van heffen en met name ook de uiteindelijke hoogte van de heffing. Vanuit de EU is druk uitgeoefend op Nederland om de tarieven te verhogen, omdat Nederland uit de pas liep met andere landen in Europa. In de discussie is daarbij vooral naar de Duitse tarieven gekeken.

De invoering van een eerste methode van heffen op basis van een tarief per treinkilometer en per tonkilometer is niet reëel gebleken. De hoogte van de vergoedingen was dermate dat er sprake zou zijn van een onacceptabel hoge vraaguitval. Een en ander heeft ertoe geleid dat een oorspronkelijk voorgestelde methodiek van heffen niet direct is ingevoerd, maar dat er een overgangsregeling is opgesteld. Uiteindelijk zijn partijen overeengekomen om een gematigde groei van de gebruiksvergoeding, gedifferentieerd naar gewichtsklassen, mogelijk te maken. Deze overgangsregeling is aangekondigd in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de kamer van 30 maart 2006 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005/2006, 29984/22589 nr. 7). De belangrijkste reden voor het geven van een subsidie via deze regeling was de met de gebruiksvergoeding gepaard gaande vraaguitval.

De overgangsregeling betrof de periode 2007 – 2011. Voor 2012 (en verder) dient er dus opnieuw een methode en hoogte van de gebruiksvergoeding door de netbeheerders voorgesteld te worden. Tijdens de overgangsregeling is op de facturen die aan de vervoerders gestuurd worden telkens de vergoeding conform de "eerste" systematiek vermeld, en vervolgens het bedrag van de via de overgangsregeling ter beschikking gestelde subsidie. Een voor de hand liggend voorstel voor de gebruiksvergoeding voor 2012 zou derhalve kunnen zijn het alsnog invoeren van de "eerste" systematiek.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft behoefte om inzicht te hebben in de effecten van de hoogte van de gebruiksvergoeding op de markt van het spoorgoederenvervoer. Dit rapport geeft de resultaten van een quick scan naar deze effecten.

1.2 Doel van het onderzoek met de onderzoeksvraag

Het doel van het onderzoek is als volgt verwoord:

Bepaal de consequenties van de voor 2012 voorgestelde gebruiksvergoeding voor goederenvervoerders op de vraag naar goederenvervoer over het spoor.

Hierbij dient aangetekend te worden dat het gaat om het goederenvervoer op het gemengde net. Dit betekent niet dat de Betuweroute buiten beschouwing blijft. De uitwisseling tussen Betuweroute en gemengde net is van belang voor het spoorgoederenvervoer. Dit rapport analyseert echter niet de gebruiksvergoeding die door KeyRail wordt gehanteerd, of gehanteerd gaat worden na 2011.

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn diverse gegevens over de hoogte van gebruiksvergoedingen, de omvang van de markt in termen van trein- en tonkilometers per segment, alsmede inzichten over de mogelijke omvang van de markt in 2012 door ProRail verstrekt.

De conclusies van het onderzoek zijn gebaseerd op de sinds het begin van de discussie over de gebruiksvergoeding uitgevoerde onderzoeken. De berekeningen van mogelijke effecten op de omvang van de markt die in dit onderzoek zijn uitgevoerd, zijn gebaseerd op de eerdere berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan de meerjarige overgangsregeling (onderzoeken van Transcare en Policy Research). Hier is geen additioneel onderzoek voor uitgevoerd.

Ten behoeve van het onderzoek is met marktpartijen gesproken, onder meer om deze aanpak te toetsen. Het is van belang de resultaten met gezond verstand te interpreteren. De conclusies baseren zich zowel op deze berekeningen alsook op de interpretatie en "het gezond verstand". Modellen zijn namelijk altijd een versimpeling van de werkelijkheid waarvoor altijd aannames moeten worden gedaan. Het is derhalve altijd noodzakelijk om resultaten te interpreteren in het licht van de huidige praktijk van het spoorgoederenvervoer.

1.2 Opzet rapport

Het rapport is als volgt opgezet. Hoofdstuk 2 geeft zicht op de basisinformatie over de markt en de gebruiksvergoeding. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de toegepaste methode voor de berekeningen. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de effecten met daarin opgenomen de resultaten van berekeningen. Tevens worden de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 3 geformuleerd.

2 Basisinformatie en aanpak

2.1 Vervoermarkt

Belangrijke basisinformatie voor de analyse betreft de omvang van de markt van het spoorgoederenvervoer. Gezien de methodiek van het heffen van de vergoeding is hierbij zowel de omvang van de tonkilometers als de treinkilometers van belang.

Voor het bepalen van de omvang van de markt is in eerste instantie de situatie in 2009 in kaart gebracht. Het doel van het onderzoek is om de effecten voor 2012 te kunnen bepalen. Vandaar dat ook een schatting gedaan is van de mogelijke omvang van de vervoermarkt in 2012. Dit is uiteraard niet eenvoudig. De crisis heeft een enorme impact gehad om de vervoeromvang¹, het herstel is weliswaar waarneembaar, maar wel voorzichtig. De volgende aspecten spelen een rol bij het doen van uitspraken over de vervoeromvang voor 2012:

- Er zal in 2012 een groter gebruik van de Betuweroute zijn, in plaats van het gemengde net. Dit betreft met name de segmenten Ertsen en Kolen, maar ook de (zwaardere) containershuttles.
- Er lijkt een duidelijk herstel van groei na de teruggang van de markt als gevolg van de crisis. Absoluut onduidelijk is of dit een versneld herstel zal zijn. Algemeen geaccepteerd is het idee dat er een groeiachterstand van een aantal jaren is (3 – 6 jaar wordt genoemd).

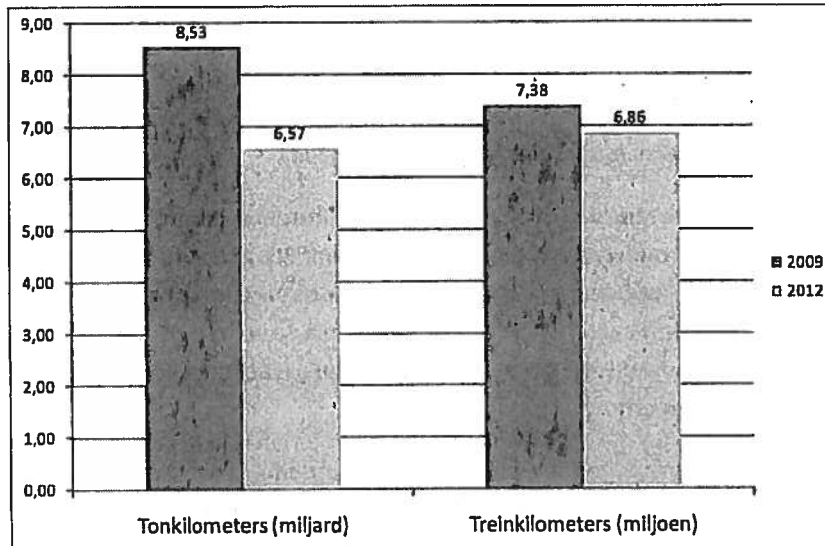
Door ProRail zijn inzichten in de mogelijke omvang van het vervoer voor 2012 gegeven, en ook is de marktomvang onderwerp van gesprek geweest met de marktpartijen. TRAIMCO heeft op basis daarvan een schatting voor 2012 gemaakt. Deze schatting is voor het merendeel conform de input verstrekt door ProRail. Onderstaand schema geeft aan welke aannames gedaan zijn.

Aspect	Scenario TRAIMCO
Gebruik Betuweroute	Afname van omvang gemengde net voor ertsen en kolen en afname van omvang intermodaal in het zwaardere segment (tot 10% van het niveau van 2009).
Herstel na crisis	Voorzichtigheid met betrekking tot het herstel van de marktomvang overige segmenten: 2012 is gelijk aan 2009.

In onderstaande grafiek is de omvang van de markt in tonkilometers voor 2009 en 2012 gegeven.

¹ Zie onder meer "De crisis en PHS, interpretatie van de vervoeranalyses; beoordeling van de gevolgen van de economische crisis op het goederenvervoer per spoor, NEA januari 2010

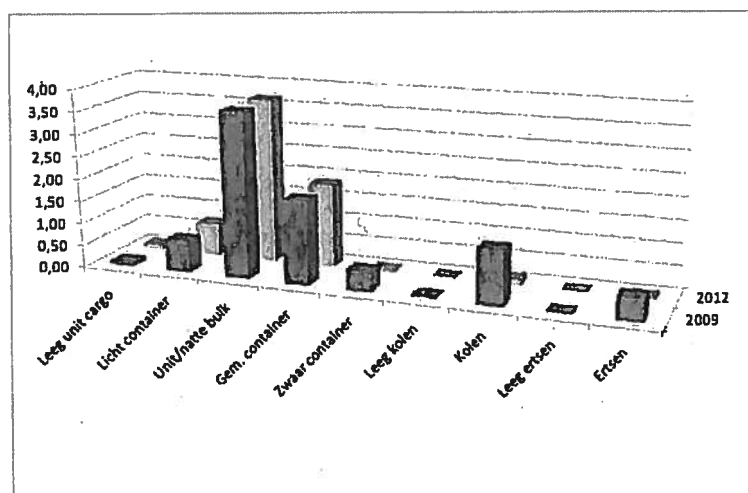
Grafiek Vervoeromvang in ton- en treinkilometers op het gemengde net 2009/2012



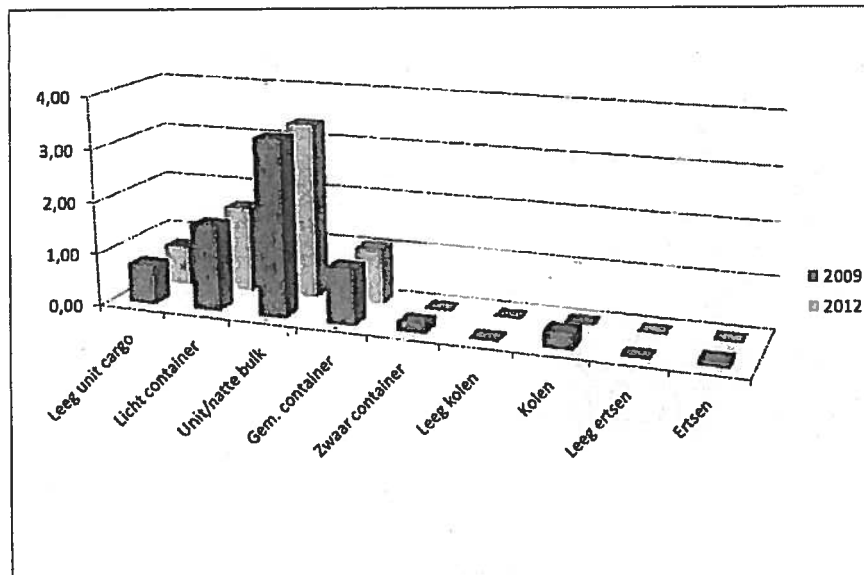
De vervoeromvang in tonkilometers neemt in dit scenario af van 8,53 miljard in 2009 tot 6,57 miljard in 2012. Deze afname is, gegeven de aannames, geheel afkomstig van de zwaarste categorieën goederenvervoer. Dat blijkt dan ook uit de geringere afname van de treinkilometers tussen 2009 en 2012, van 7,38 naar 6,86 miljoen.

Onderstaande grafieken laten de verdeling van de trein- en tonkilometers naar de verschillende categorieën zien.

Grafiek Verdeling van de tonkilometers over de categorieën



Grafiek Verdeling van de treinkilometers over de categorieën



Uit de grafieken blijkt duidelijk dat, nadat het merendeel van het zware vervoer naar de Betuweroute overgegaan is, het merendeel van het vervoer in de categorie unit cargo/natte bulk zit, naast een groot aandeel voor intermodaal vervoer. Daarbij hebben de lichtere containertreinen een groter aandeel dan de zwaardere in de treinkilometers. In tonkilometers gemeten hebben de zwaardere containershuttles een groter aandeel.

2.2 Hoogte gebruiksvergoeding

De meerjarige overgangsregeling heeft geresulteerd in een set aan gebruiksvergoedingen voor verschillende gewichtsklassen, die min of meer aansluiten bij de hierboven genoemde categorieën. In onderstaande tabel zijn deze tarieven weergegeven. Tevens is het voorstel voor de gebruiksvergoeding in 2012 weergegeven.

Tabel Gebruiksvergoedingen meerjarige overgangsregeling en het voorstel voor 2012

	2009	2010	2011	2012
Stafel A 0-275 ton	€ 0,815	€ 0,864	€ 0,916	€ 0,845
Stafel A 276-750 ton	€ 1,521	€ 1,749	€ 2,011	€ 1,548
Stafel A 751-1600 ton	€ 1,574	€ 1,842	€ 2,155	€ 3,199
Stafel A 1601-3000 ton	€ 1,797	€ 2,246	€ 2,808	€ 8,996
Stafel B GO 0-275 ton	€ 1,366	€ 1,489	€ 1,623	€ 0,872
Stafel B LL 0-275 ton	€ 0,683	€ 0,745	€ 0,812	€ 0,755
Stafel B 276-750 ton	€ 1,495	€ 1,704	€ 1,942	€ 1,607
Stafel B 751-1600 ton	€ 1,521	€ 1,749	€ 2,011	€ 2,912
Stafel B 1601-3000 ton	€ 1,574	€ 1,842	€ 2,155	€ 4,128
Stafel B 3001+ ton	€ 2,254	€ 3,156	€ 4,418	€ 8,071

De meerjarige overgangsregeling laat een geleidelijke stijging zien van de gebruiksvergoeding voor de verschillende klassen. Het doel van de overgangsregeling is geweest om uit te komen op gebruiksvergoedingen die zich verhouden tot die van andere landen in Europa, in het bijzonder België en Duitsland. Het is goed te beseffen dat bij deze vergelijking altijd twee zaken tegelijk bekeken worden, namelijk het systeem van heffen en de hoogte van de heffing. Dat maakt het lastig om eenduidige conclusies te trekken. Zo wordt in het Duitse systeem onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten infrastructuur met elk hun eigen vergoeding. Voor goederenvervoer wordt de klasse F3 en F5 gebruikt. Ruwweg kan gesteld worden dat de meeste tarieven van de laatste tarieven van de overgangsregeling (waarin dus nog wel een deel subsidie zit) op het niveau van de Duitse F5 tarieven liggen en nog wel beneden de duurdere F3 trajecten. Daarbij kent het Duitse systeem een vaste vergoeding van zo'n 90 eurocent per treinkilometer voor treinen van meer dan 3000 ton. Een verdere uitspraak over de verhouding tussen de Nederlandse en Duitse tarieven is dus sterk afhankelijk van de specifieke stroom en routing.

Na afloop van de overgangsregeling moet de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer gebaseerd zijn op het "Beleidskader voor de gebruiksvergoeding" zoals geformuleerd in het Kabinetstandpunt "Spoor in Beweging". In dit beleidskader zijn de belangrijkste randvoorwaarden het heffen van een vergoeding die de direct met de treindienst samenhangende kosten dekt (conform EU-richtlijn 2001/14) en ook dat deze systematiek niet mag leiden tot schokken in de hoogte van de vergoeding. Op dit moment ligt een dergelijke systematiek er niet en wordt er voor 2012 een "tussenoplossing" gepresenteerd. Het voorstel voor 2012 bevat tarieven conform de eerder door ProRail opgestelde en voorgestelde methodiek. In het licht van de ontwikkeling van de tarieven van de meerjarige regeling is dit een minder logisch voorstel. Tarieven voor treinen onder de 750 ton gaan naar beneden en de tarieven voor de zwaardere treinen nemen flink toe, met 50 tot 200%.

In 2013 zou een systematiek die voldoet aan het beleidskader niet zulke stijgingen mogen bevatten. Alleen al vanuit deze optiek is het voorstel voor 2012 niet aan te bevelen.

De marktpartijen geven aan dat zij eigenlijk verwachten dat er wel een acceptabel en op feltelijke kosten gebaseerd tariefsysteem zou moeten zijn. En dat zij daarbij inzicht hebben in die elementen die het tarief bepalen. Vooral ook deze transparantie wordt vaak, en terecht, benadrukt. Zij willen daarbij inzicht hebben in de verschillende kosten die bij ProRail gemaakt worden en de relatie met de vergoeding. De marktpartijen vinden dat ProRail hiervoor de afgelopen jaren onvoldoende initiatieven voor ontplooid heeft, terwijl er toch voldoende tijd voor is geweest.

Ook is het van belang om daar een langere termijnperspectief bij te hebben. Dit om op een juiste wijze de marktwerking te kunnen doen en afspraken te kunnen maken. Dit voorstel voor 2012 leidt tot grote onzekerheid omdat het ook geen doorkijk biedt op de tariefstructuur en de hoogte van de tarieven na 2013.

Een ander belangrijk punt in de huidige markt, en dat zal nog wel even zo blijven, is dat er bij de klanten van de spoorvervoerders meer en vaker nog dan voorheen beslissingen worden genomen over de in te zetten vervoerwijze en dat deze klanten ook sneller bereid zijn om te wisselen. De spoormarkt voelt daarmee meer en meer de druk van vooral het wegvervoer, ook op corridors waar het spoor normaal gesproken altijd kostenvoordeliger is. De marges staan overal flink onder druk, en dat betekent dat ook de transportkosten meer dan voorheen een issue zijn.

Verder speelt er ook de discussie over een deel van de vergoeding die vanaf 2012 uit de "gebruiksvergoeding" gehaald wordt en apart geheven wordt, op basis van feitelijk gebruik. Het gaat daarbij met name over de parkeervergoeding. Er wordt verder in dit rapport niet ingegaan op de specifieke kanten van deze ontwikkeling. De goederenvervoerders zien in dat deze directe koppeling beter is, je betaalt tenminste alleen maar als je ook daadwerkelijk capaciteit voor parkeren nodig hebt, maar er zijn nog wel verdere wensen over onder een differentiatie naar tijd en plaats van het tarief.

2.3 Aanpak analyse effecten

Om de effecten van de gebruiksvergoeding op de markt te kunnen bepalen is een eenvoudig rekenmodel opgesteld. Dit model maakt gebruik van de voorgaande onderzoeken op dit gebied. Daarbij gaat het met name om het Transcare fase C-onderzoek en de verschillende door Policy Research uitgevoerde onderzoeken, die overigens ook Transcare fase C als uitgangspunt hebben genomen. Door dit te doen is getracht zo goed mogelijk aansluiting te vinden bij deze voorgaande onderzoeken. Het is wel zo dat deze onderzoeken al een aantal jaren geleden zijn uitgevoerd. En er zijn belangrijke ontwikkelingen in de tussenliggende periode geweest waar niet expliciet rekening mee is gehouden. De belangrijkste is de ontwikkelingen als gevolg van de crisis, waardoor er sprake is van een grotere concurrentie, niet alleen tussen de spoorwegondernemingen, maar zeker ook met het wegvervoer. Bij de interpretatie van de resultaten wordt hier nader op ingegaan.

Uitgangspunt voor de berekeningen zijn de corridors die destijds door Transcare zijn geanalyseerd. Er zijn corridors gekozen die tezamen het merendeel van het vervoer representeren. Voor vier

segmenten (Intermodaal, Natte bulk, Droge Bulk en Unit Cargo) zijn in totaal 17 corridors gehanteerd. In onderstaande tabel zijn de corridors opgenomen.

Tabel Overzicht corridors methodiek vraaguitval

Intermodaal	
1	Rotterdam - Blerick / Venlo
2	Rotterdam - Veendam
3	Rotterdam - Neuss / Duisburg
4	Rotterdam - Antwerpen
5	Rotterdam - Milaan
6	Rotterdam - Germersheim
7	Rotterdamse haven (Maasvlakte) - Basel
Natte bulk	
8	Rotterdam - Geleen/Lutterade / Sittard
9	Rotterdam - Basel
Droge bulk	
10	Rotterdam - Dillingen
11	Amsterdam / Beverwijk - West België
12	Delfzijl - West België
13	Amsterdam / Beverwijk - Ruhrgebied
14	Rotterdam - Linz
Unit cargo	
15	Rotterdam - Milaan
16	Amsterdam / Beverwijk - West België
17	Feeding Midden-NL - Kijfhoek - Hannover

Van elk van deze corridors is bepaald wat de transportkosten per spoor zijn en wat de transportkosten voor de alternatieve vervoerwijzen (weg en binnenvaart) zouden zijn.

Om deze resultaten te kunnen gebruiken voor een analyse die over 2012 gaat zijn de volgende aanpassingen gedaan:

- 1) **Efficiency:** het Transcare onderzoek heeft zich uitgebreid gebogen over de mogelijke efficiencywinsten. De toen verwachte efficiencywinsten zijn in dit onderzoek meegenomen, waarbij de gemiddelde efficiency voor de verschillende segmenten als uitgangspunt is genomen. Hierbij is ook nog het onderscheid tussen primaire en secundaire routes van belang.
- 2) **De Gebruiksvergoeding:** de gebruiksvergoeding is inmiddels op een hoger niveau dan in de uitgangspunten bij het Transcare onderzoek. Hier is voor de verschillende corridors voor gecorrigeerd. Daarbij is de toename in de transportkosten gedifferentieerd naar: binnenlands, korte afstand internationaal en lange afstand internationaal.

In onderstaande tabel zijn de gehanteerde aannames opgenomen.

Tabel Aannamen voor efficiency en gebruiksvergoeding

Segment	Efficiency		Gebruiksvergoeding	
	Primair	Secundair	Toename transportkosten	
Intermodaal	10%	4%	Binnenlands	15%
Droge bulk	12%	4%	Internationaal kort	10%
Natte bulk	6%	2%	Internationaal lang	5%
Unlt cargo	6%	2%		

De combinatie van deze twee aannames betekent dat in sommige gevallen de transportkosten ongeveer gelijk zijn aan een aantal jaren geleden, in andere gevallen hoger. Dit geldt zeker voor de binnenlandse trajecten, waar het niet te verwachten is dat de efficiencyverbetering voldoende is om de gehele toename van de gebruiksvergoeding te dekken. Dit is geheel conform de uitgangspunten van de voorgaande onderzoeken naar vraaguitval. Overigens is de impact van deze aannames op het eindresultaat naar verwachting niet groot, de stijging van de tarieven is veel hoger dan de hierboven aangegeven efficiencymogelijkheden.

Vervolgens is bepaald in welke mate het voorstel voor de gebruiksvergoeding een verhoging van de transportkosten met zich mee brengt en welke vraaguitval daar bij hoort. Op basis daarvan zijn de rekenregels toegepast die in alle voorgaande onderzoeken (Transcare, Policy Research) op een zelfde manier zijn toegepast, namelijk:

1. Als het vervoer per spoor duurder wordt dan een concurrerende modaliteit, dan valt dat deel van de markt weg.
2. Als het vervoer per spoor al duurder was, en de toename van de transportkosten is meer dan 5%, dan valt dat deel van de markt weg.

Vooral deze tweede aanname is van belang. Voor alle corridors waarbij het treingewicht boven de 750 ton is, is de toename van de transportkosten (ruim) meer dan 5%. Dit betekent dat al deze corridors met vraaguitval te maken krijgen. Het merendeel van de vraaguitval komt vanuit corridors waar het spoorvervoer al duurder was dan minstens een van de overige vervoerwijzen.

Overigens is er in voorgaande onderzoeken ook gesproken over de terugwinmogelijkheden nadat de vraaguitval plaats heeft gevonden. Vanuit de verschijningsvorm van de lading gezien, heeft intermodaal vervoer daar de beste kansen voor (een container is er voor gemaakt om geschikt te zijn voor alle vervoerwijzen). Vanuit marktwerking is dit minder evident, eenmaal over op wegvervoer is het lastig om de klant weer terug op het spoor te krijgen, alhoewel het wel zo is dat er bij de geringe marges vaker gekeken en gewisseld wordt. Voor andere stromen geldt dat er bij een vraaguitval ook altijd een verandering in logistiek concept, of soms zelfs in laad- los- en opslagfaciliteiten plaatsvindt. Daarmee wordt het nog lastiger om het vervoer weer terug te winnen.

In het nu volgende hoofdstukken worden de resultaten van de berekeningen gepresenteerd en de conclusies gegeven.

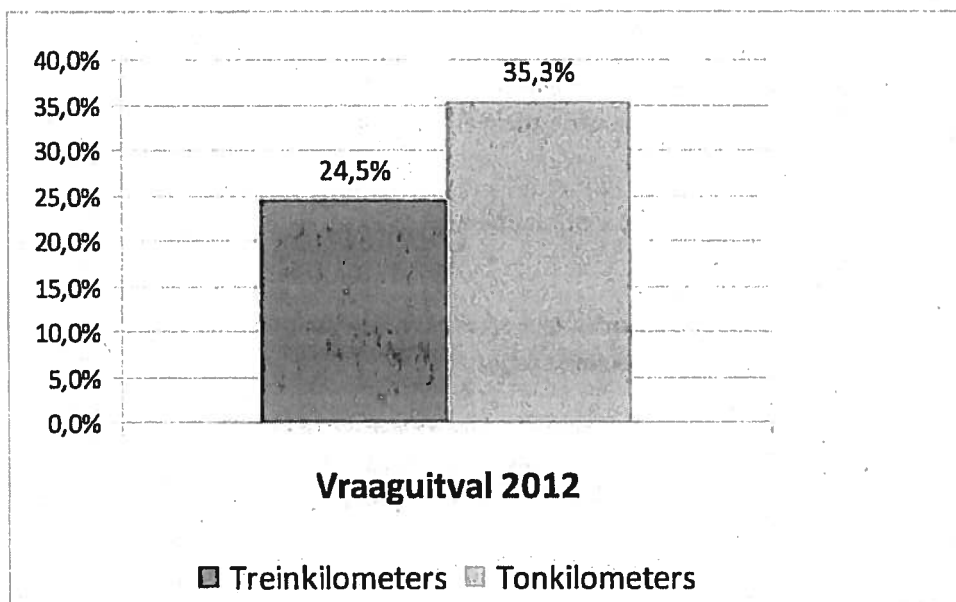
3 Effecten van de gebruiksvergoeding op de markt

3.1 Presentatie effecten

Gebruik makend van de vervoergegevens uit het voorgaande hoofdstuk en de daar eveneens uitgewerkte methodiek zijn berekeningen uitgevoerd voor het voorstel voor de gebruiksvergoeding.

In onderstaande grafiek zijn de resultaten voor de effecten op de omvang van de tonkilometers en de treinkilometers op het gemengde net weergegeven.

Grafiek Resultaten vraaguitval bij voorstel voor 2012



Het voorstel voor 2012 leidt tot een aanzienlijke vraaguitval van meer dan eenderde van de tonkilometers (35,3%) en bijna een kwart van de treinkilometers (24,5%). Dat er relatief minder treinkilometers uitvallen komt eenvoudigweg door het feit dat de zwaardere treinen relatief zwaarder getroffen worden door de hogere gebruiksvergoedingen. In de voorgaande onderzoeken leidde het schoksgewijs en dus ineens invoeren van deze hoogte van de gebruiksvergoeding tot soortgelijke resultaten. In het Transcare-onderzoek viel zo'n 50% van de tonkilometers uit, en dat betrof het totale net, inclusief de Betuweroute (waar in dat scenario dus ook de hoge tarieven geheven werden). In het onderzoek dat ten grondslag lag aan de meerjarige overgangsregeling werd geconcludeerd dat het introduceren van een hoge tarieven ineens tot een vraaguitval van 38% op het gemengde net zou leiden.

3.2 Beschrijving per segment

In deze paragraaf wordt kort een beschrijving per segment gegeven.

Droge bulk

De resterende droge-bulk stromen (het merendeel gaat via de Betuweroute) verdwijnen allemaal bij het voorstel voor 2012, deze stijging is niet op te vangen. Dit geldt voor het vervoer dat nog resteert voor de route vanuit de Amsterdamse haven naar de Betuweroute (zware stromen) en de reststromen over de rest van het net. De Amsterdamse haven heeft daarmee een concurrentienadeel ten opzichte van de haven van Rotterdam. Als deze stromen verdwijnen vindt er vervolgens ook minder vervoer over de Betuweroute plaats dan eigenlijk had gekund. Voor deze droge bulkstromen is de binnenvaart het eerste alternatief.

Intermodaal

In het intermodale vervoer hebben met name de binnenlandse en de internationale stromen op kortere afstand als eerste te maken met vraaguitval. In het voorstel voor 2012 valt 36% van de intermodale markt weg. Dit effect is lager dan in de voorgaande onderzoeken, hetgeen veroorzaakt wordt doordat een groter deel van het intermodaal vervoer zich via de primaire assen (en nu met name de Betuweroute) gaat afwickelen dan in die onderzoeken verondersteld is. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat geen rekening gehouden is met de door de markt aangegeven sterkere concurrentie op de langere afstanden door het wegvervoer waar momenteel met dump Prijzen containervervoer aangeboden wordt. Deze situatie is uiteraard ingegeven door de crisis en zal ook wel degelijk een rol spelen bij de verdere marktontwikkelingen. De vraaguitval in dit segment kan door die concurrentie in werkelijkheid hoger uitvallen.

Natte bulk/Unit Cargo

De natte bulkstromen zijn traditioneel in de analyses zeer prijsgevoelig en zullen bij het voorstel voor 2012 volledig wegvallen. De unit cargo stromen die over het spoor gaan, zijn traditioneel in de analyses minder prijsgevoelig en blijft overeind, net als in de voorgaande onderzoeken.

Binnenlands/Internationaal

Het binnenlandse vervoer en het internationaal vervoer op minder lange afstanden worden relatief harder getroffen dan het internationale vervoer op langere afstanden. Dit houdt verband met de scherpere concurrentie op deze relatief kortere afstanden, voornamelijk met het wegvervoer. Nogmaals hierbij de kanttekening dat in de huidige marktomstandigheden er partijen zijn die ook op de langere afstanden de concurrentie met het wegvervoer voelen.

4 Conclusies

- 1) De marktpartijen geven aan dat zij verwachten dat er wel een acceptabel en op feitelijke kosten gebaseerd tariefsysteem zou moeten zijn. En dat zij daarbij inzicht willen hebben in die elementen die het tarief bepalen. Vooral ook deze transparantie wordt vaak, en terecht, benadrukt. De partijen willen daarbij inzicht hebben in de verschillende kosten die bij ProRail gemaakt worden en de relatie met de vergoeding. De marktpartijen vinden dat ProRail hiervoor de afgelopen jaren onvoldoende initiatieven voor ontplooid heeft, terwijl er toch voldoende tijd voor is geweest.
- 2) De hoogte en ontwikkeling van de tarieven bij het voorstel voor 2012 wijken substantieel af van de tariefontwikkeling van de afgelopen jaren, zoals afgesproken in de meerjarige overgangsregeling. Tarieven onder de 750 ton gaan naar beneden en boven de 750 ton nemen sterk toe, met 50% - 200%.
- 3) Het voorstel lijkt alleen al gezien de afwijkende ontwikkeling van de tarieven ongeschikt om als tussenoplossing voor de overgang naar een nieuwe systematiek in 2013 te fungeren en levert veel onzekerheid voor de markt op. Het levert bovendien ook niet de door de markt terecht verlangde inzichten op in de relatie tussen de kosten en het tarief.
- 4) Het voorstel voor 2012 leidt ook nog eens tot een aanzienlijke vraaguitval op het gemengde net van meer dan een derde van het vervoer (35,3%) en een kwart van het verkeer (24,5%). Dit vervoer zal deels door andere modaliteiten opgevangen worden (zowel binnenvaart als wegvervoer) en deels verdwijnen doordat andere havens, in het buitenland, gekozen worden.
- 5) Deze vraaguitval op het gemengde net leidt ook tot minder treinen die vanuit dit gemengde net naar de Betuweroute gaan, dit betreft bijvoorbeeld de treinen die vanuit de haven van Amsterdam via het gemengde net en Betuweroute naar het Europese achterland rijden. Hierbij is er impliciet vanuit gegaan dat de tariefstelling in relatie tot het kwaliteitsniveau op de Betuweroute niet significant wijzigt en derhalve dusdanig is dat er geen verschuiving is van of naar de Betuweroute (als gevolg van de verandering in tarieven). Het onderhavige onderzoek doet hierover geen expliciete uitspraken.
- 6) Het voorstel leidt tot de situatie dat voor een deel van de vervoerstromen uit de haven van Amsterdam er in feite een concurrentienadeel is ten opzichte van de haven van Rotterdam. Wederom: impliciet is er vanuit gegaan dat de tariefstelling op de Betuweroute in relatie tot het kwaliteitsniveau niet significant wijzigt.
- 7) Het voorstel voor 2012 leidt tot de uitval van een deel van de intermodale markt (36%) en de gehele bulkmarkt. Dit zijn de twee qua omvang voornaamste stromen in het spoorgoederenvervoer, met groeipotentie. Bovendien is het van belang dat vervoerders in staat zijn een gemengd orderpakket te hebben om de (commerciële) risico's te verminderen.

- 8) De marktpartijen geven aan dat niet uitgesloten kan worden dat de bedrijven dermate nadelen ondervinden van de hoge tarieven dat zij niet levensvatbaar meer blijken te zijn. Zeker in het licht van de effecten op de transportmarkt van de economische crisis.
- 9) Het binnenlandse en internationale vervoer op minder lange afstanden wordt harder getroffen dan het internationale vervoer op de langere afstanden, vanwege het feit dat de gebruiksvergoeding op Nederlands grondgebied een relatief groter deel van de totale vervoerskosten uitmaakt.

Literatuurlijst

Onderzoek naar mogelijkheden en effecten systematiek gebruiksvergoeding railgoederenvervoer, Transcare Fase C Hoofdrapport, 2003

Onderzoek naar mogelijkheden en effecten systematiek gebruiksvergoeding railgoederenvervoer, Transcare Fase C Bijlagenrapport, 2003

Effectanalyse gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer, Policy Research, 2006

Meerjarige overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net, Policy Research, 2006

Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de kamer van 30 maart 2006 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005/2006, 29984/22589 nr. 7)

Gesprekspartners

DB Schenker

ACTS

ERS

KNV Spoorgoederenvervoer

EVO

ProRail

Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs M. Schultz van Haegen - Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

4.

Datum 14 november 2011
Kenmerk NS/PR/2011-30
Bijlage(n) Bijlage 1: Overzicht invulling taakstelling €160 miljoen
Bijlage 2: Maatregelen
Bijlage 3: "Meer voor Minder"
Bijlage 4: Ambities regeerakkoord
Onderwerp Regeerakkoord en voorstel sector

Directie ProRail Zeer geachte mevrouw,

Adres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Directie NS

Adres
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

www.ns.nl

NS en ProRail committeren zich aan de voortdurende verbetering van kwaliteit en effectiviteit van het hoofdrailnet. Zo zijn ProRail en NS voornemens om hoogfrequent spoorvervoer in Nederland verder uit werken in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS), zoals verwoord bij brief van 14 april 2010. Verstoringen in het afgelopen jaar en de problemen op het spoor als gevolg van winterweer, hebben echter het inzicht verscherpt dat het spoorstelsel verder moet worden verbeterd om de gewenste kwaliteit voor de reiziger te waarborgen. U heeft in uw brief hierover van 27 januari j.l. hiervoor maatregelen aangegeven die ingrijpend zijn voor de totale keten van infrastructuur, dienstregeling, bijsturing en reisinformatie. Bovendien stelt het regeerakkoord dat het hoofdrailnet een sterke verbetering van kwaliteit en effectiviteit verdient waarbij grote besparingen optreden. Dat vertaalt zich financieel in een taakstelling voor de spoorsector van €160 miljoen per jaar structureel vanaf 2015.

De besparingen en kwaliteitsverbeteringen in het kader van het regeerakkoord moeten worden ingepast in een situatie waarin wij al geconfronteerd worden met grote financiële uitdagingen. Dat betreft voor ProRail onder andere de reeds ingeboekte taakstellingen ter waarde van €79 miljoen per jaar op groot en kleinschalig onderhoud (onderdeel van de verderop genoemde €150 miljoen), de taakstelling op het apparaat van €37 miljoen per jaar, het nog op te lossen financieringsstekort op de reeksen van het beheerplan en de tekorten die ontstaan door onvoldoende financiering van de prijspeilstijgingen. Om investeringen in de continuïteit van het bedrijf NS te waarborgen (met name het vervangen van materieel en uitbreiden van het materieelpark) dient NS het resultaat met te verbeteren bovenop de reeds genoemde die al is opgenomen in de financiële prognose die u jaarlijks van NS ontvangt. Dat is ook nodig voor het opvangen van c als gevolg van nadelige effecten van het regeerakkoord (OV-studentenkaart, lagere reizigersgroei). En het gezamenlijk met u vinden van een oplossing voor HSA, waarover u de Tweede Kamer vertrouwelijk heeft geïnformeerd, betekent nog een extra financiële opgave voor NS.

ProRail en NS willen deze uitdaging aangaan door gezamenlijk invulling te geven aan zowel kwaliteitsverbeteringen als deze taakstelling. Als gevolg van lopende verbeter- en optimalisatieprocessen binnen onze organisaties is het 'laaghangende fruit' echter al geplukt. In de afgelopen tien jaar is het resultaat verbeterd, waarbij sinds ingang van de huidige concessie het aantal reizigers op het HRN met 18,6% is toegenomen. Ook voor de jaren tot 2015 zijn in de financiële prognose van NS voor aan

Bijlage 1: Overzicht invulling taakstelling
 Samenvatting in miljoenen euro's per jaar

	Thema	
<u>Gezamenlijkemaatregelen</u>	Onderhoud en vervanginginfrastructuur Tijd-Ruimte Slots en Programmering Grote Incidentele Onttrekkingen Optimalisatieonderhoudsrooster Levensduurverlenging / slijpspoorstaven Wiel-rail conditionering Stations en transfer Stationsouffilage Opstapvoorzieningen	
Totaalgezamenlijkemaatregelen		
<u>Maatregelen NS</u>	Efficiency Efficiënter werken, o.a. proces dienstregeling enbijsturing Structurele verlaging van ICT-kosten Materieel Materieelinzet beter afstemmen op reizigersaantallen per trein Optimaliserenmaterieel-onderhoudsproces Opbrengsten Productportfoliocabonnementen	
Totaalmaatregelen NS		
<u>MaatregelenProRail</u>	Efficiency Slimmer inkoop ICT services Verlaging overhead Besparing op ondersteunende ICT-systemen Werkplekkostenverlagen PEAT-reductie Project- en portfolio optimalisatie Besparing op Inhuur Onderhoud en vervanging Onderhoudhekwerken Levensduurkunstwerken Landelijkcontracterengrootschaligonderhoud Overig BTW	35
TotaalmaatregelenProRail		13
<u>Meer voor Minder</u>	Legere exploitatie-/beheer-/onderhoudskosten Totaal	10
		58

- Het thema "Onderhoud infrastructuur" in de groep "Gezamenlijk" betreft een saldo van besparingen bij ProRail en opbrengstenderiving en extra kosten bij NS.

- Na instemming worden de besparingsmaatregelen verwerkt in het nieuwe vervoers- en beheerplan.
- De gezamenlijke maatregelen optimalisatie onderhoudsrooster, levensduurverlanging spoorstaven en wiel-rail conditionering betreffen gemiddelden over de periode 2015 t/m 2020. Daarnaast is de ProRail maatregel 'project en projectportfolio optimalisatie' ook een gemiddelde.
- De gezamenlijke maatregelen zijn in dit stadium nog niet getoetst aan de belangen van andere spoorwegondernemingen.
- In de feitelijke realisatie van de besparingen kunnen verschillen en/of verschuivingen optreden tussen de benoemde posten, waarbij de totale besparingsopgave blijft behouden.

Bijlage 2: Maatregelen

Gezamenlijke maatregelen

Thema Onderhoud Infrastructuur

Onderstaande vier voorstellen zijn verschillende besparingen vanuit ProRail maar vergen investeringen of mitigerende maatregelen van de zijde van NS Reizigers, die kostenverhogend zijn.

Tijd-Ruimte Slots (TRS) en programmering Grote Incidentele Onttrekkingen

Tijd-Ruimte Slots en programmering Grote Incidentele Onttrekkingen betreffen het meerjarig grootschalig clusteren van onderhoud in grote buitendienststellingen. Omvangrijke werkzaamheden worden zodanig gepland dat deze in een aaneengesloten periode kunnen worden doorgevoerd in plaats van gedurende een aantal gespreide dagen of weekends (vgl. werkzaamheden Arnhem zomer 2010). Deze aanpak bespaart mobilisatie- en demobilisatiekosten en geeft een betere dag/nacht/weekeindverhouding, zodat aannemers lagere loonkosten in rekening kunnen brengen. ProRail bespaart hiermee op onderhoudskosten.

Effecten van TRS en programmering Grote Incidentele Onttrekkingen op reizigershinder:

1. De hinder daalt door betere vulling van buitendienststellingen door schuiven over de jaren heen. Er wordt – binnen een 5-jarige periode – geschoven in de uitvoeringsjaren van werkzaamheden: werk wordt bijeengebracht in een specifiek jaar
2. De hinder daalt door kortere totale onttrekkingsduur a.g.v. efficiënter werken in langere aaneengesloten buitendienststellingen.
3. De hinder stijgt doordat met langere buitendienststellingen ook (drukkere) werkdagen worden "geraakt". Er wordt vaker dan voorheen gewerkt in buitendienststellingen die langer duren dan een weekend.
4. De hinder daalt door uitvoeren van weekendoverschrijdende buitendienststellingen in vakantieperiodes.
5. De hinder stijgt door verloren gaan van meeliftmogelijkheden voor andere werkzaamheden in jaren die vrij zijn gemaakt van bovenbouw-vernieuwingswerk.
6. De hinder daalt door gericht een uitvoeringsjaar te kiezen waarin veel combinatiemogelijkheden zijn.

Door het grootschalig clusteren van onderhoud in grote buitendienststellingen krijgen andere reizigers last van de werkzaamheden. Het was (en is) gebruikelijk om grote werkzaamheden in weekenden te plannen. Bij werkzaamheden die in langere buitendienststellingen (dan een weekend) worden uitgevoerd, worden ook reizigers op werkdagen gehinderd. Omdat werkdagen drukker zijn dan weekenddagen worden als vanzelfsprekend meer reizigers geraakt per tijdvak. Op werkdagen reizen procentueel meer frequente reizigers dan op weekenddagen waarop het percentage incidentele reizigers groter is. Het type reiziger dat geraakt gaat worden verschuift dus door deze maatregelen van de incidentele reiziger naar de frequente reiziger. Op werkdagen is de kans dat de reiziger vooraf is geïnformeerd groter, omdat het voor een groter deel frequente reizigers betreft. Het vooraf geïnformeerd zijn wordt door de reiziger als positief ervaren.

Optimalisatie onderhoudsrooster

Optimalisatie onderhoudsrooster betekent dat dubbelsporige baanvakken één keer per kwartaal gedurende 8 uur (deels in de avond, doorlopend in de nacht) enkelsporig buitendienst worden genomen. Hierdoor stopt de reizigersdienst met Intercity's op dat traject op die dag dus eerder op de avond. De sprinterdienst blijft daarbij in stand. Dit in plaats van normaal 5,5 uur in de nacht, na afloop van de reguliere reizigersdienst, gedurende meerdere nachten achtereenvolgend.

Aanvullende werkzaamheden worden ondergebracht in het onderhoudsrooster met kleinere slots dan 5,5 uur.

Deze aanpak is van toepassing op 34 spoorlijnen. De Infrabeschikbaarheid voor vervoerders neemt toe en voor onderhoud wordt recht gedaan aan de capaciteitsvraag die nodig is voor de optimale bereikbaarheid. De aannemer kan het totaal van het onderhoudswerk plannen en hiermee schaalvoordelen halen. Hierdoor bespaart vooral ProRail op onderhoudskosten.

Effecten van Optimalisatie onderhoudsrooster op reizigershinder:

Reizigers ervaren met name eenmaal tot (bij reizen over meerdere baanvakken) enkele keren per kwartaal in de avond na 21.30 uur een beperking van hun reismogelijkheden met de desbetreffende Intercity-diensten. In de ochtend wordt de dienst op de normale tijd conform dienstregeling hervat. Op basis van een aantal voorbeeldreizen is een inschatting gemaakt van de klanthinder. Vanuit onderzoek weten we dat bij buitendienststellingen/infraontrekkings de klant het belangrijk vindt vooraf op de hoogte te zijn en dat de extra reistijd beperkt is.

- Maandag tot en met vrijdag reizen in de laatste drie uren van de dag gemiddeld 7% van de klanten, op zaterdag en zondag is dat 11% en 12%. De klant die over een langere afstand reist wordt relatief vaker geraakt dan een klant die op een korte afstand reist.
- Reizigers die over een langere afstand reizen kunnen geconfronteerd worden met een half uur vertraging. Indien een overstap gemaakt moet worden op een Sprinter kan de vertraging incidenteel oplopen tot een uur. Dit komt door het al dan niet halen van aansluitingen.
- De werkzaamheden zullen vermeld staan in de Reisplanner en andere reisinformatiemiddelen en zijn dus vooraf bekend bij de klant.
- Belangrijk dat bij de opstelling en de uitwerking van de optimalisatie van het Onderhoudsrooster het belang van de reiziger een expliciete plaats krijgt. NS en ProRail zullen dit in afspraken borgen.

Levensduurverlenging / slijpen spoorstaven

Levensduurverlenging / cyclisch slijpen beoogt frequent slijpen van de spoorstaaf (1 tot 3 keer per jaar) waardoor de levensduur van de spoorstaaf wordt vergroot en minder schade en meer veiligheid ontstaat. In 2012 en 2013 zijn er aanloopkosten, daarna oplopende besparingen. Ook voor deze maatregel zijn onderhoudsperioden van 8 uur nodig, waardoor de reiziger een aantal keer een beperkte dienstregeling zal worden geboden.

Effecten van Levensduurverlenging / slijpen spoorstaven op reizigershinder:

Deze maatregel kan in de nachtgaten of effectiever in onderhoudsperioden van 8 uur. Het aantal keren dat deze hinder per corridor voorkomt, komt overeen met de helft van die van het voorstel 'Optimalisatie van het OHR'.

Wiel-rail conditionering

Het aanbrengen van frictieverbeteraar vanuit de trein geeft minder slijtage aan spoorstaven en minder geluidshinder voor omwonenden. Bovenstaande vraagt een investering en extra onderhoud aan het materieel. Dit voorstel heeft geen consequenties voor reizigers en dienstregeling. Per saldo is dit voorstel een besparing. Aangezien eerst een investering bij NS nodig is en ProRail pas geleidelijk de besparing kan incasseren, zullen beide partijen hier in overleg een passende financiële regeling voor treffen.

Derving en kosten als gevolg van bovenstaande vier maatregelen

Bovenstaande vier maatregelen leveren een besparing bij ProRail op terwijl NS Reizigers extra kosten maakt die bedragen, bijvoorbeeld als gevolg van vervangend busvervoer. Hiervoor zal NS gecompenseerd moeten worden uit de besparingen die zich bij ProRail voordoen. Dit effect is meegenomen in de tabel uit bijlage 1 welke de netto besparing na aftrek van de extra kosten laat zien.

Thema Stations

Stationsoutillage

Deze maatregel richt zich op het bezuinigen op dan wel temporiseren van geplande vervanging van perronmeubilair en stationsoutillage. De besparing stationsoutillage gaat niet ten koste van de bestaande functionaliteit of uitstraling, wel bijvoorbeeld ten koste van materiaalkeuze of ontwerp. Een en ander kan mogelijk enige impact hebben op reizigerstevredenheid. De reiziger verwacht immers (een streven naar) voortdurende verbetering, terwijl dat ten aanzien van dit kwaliteitsaspect niet altijd het geval zal zijn.

Opstapvoorzieningen

Besparingen op opstapvoorzieningen betreft transfer, bv. perronbestrating, perronwanden en keevoorzieningen (voor taluds). Opstapvoorzieningen zullen niet worden vernieuwd maar blijvend worden onderhouden. Dit kan mogelijk leiden tot meer klachten van reizigers en heeft effect op uitstraling en imago. Wij bekijken hoe wij deze impact kunnen minimaliseren.

Maatregelen NS

Thema Efficiency

Efficiënter werken o.a. proces dienstregeling en bijsturing

Op dit moment loopt bij NS een efficiëntie operatie op de apparaatskosten (KwaliteitsWaarde Indirecte Kosten - KWIK) waarmee *worden geschrapt*. De effecten hiervan zijn al meegenomen in de financiële prognose van het HRN. Naar verwachting is een verdere efficiëntie in de staf mogelijk. Hiervoor zijn nog geen concrete plannen beschikbaar. Op basis van diverse analyses is aannemelijk dat er bespaard kan worden in het proces van het plannen van de dienstregeling en de bijsturing (de logistieke keten). Door dit hele proces beter te organiseren (integrale aansturing), gebruik te maken van moderne computerprogramma's en meer leervermogen te creëren kan een kwaliteitssprong worden gemaakt. De kwaliteitssprong bestaat onder andere in een betere bijsturing bij verstoringen.

Structurele verlaging ICT-kosten

Meer scherpte en kostenbewustzijn bij het gebruik en de inkoop van ICT-diensten, waar mogelijk internet in plaats van eigen applicaties. Mogelijk extra Inkomsten door verkoop of verhuur van onze software en/of ons netwerk. Gezien vele en snelle ontwikkelingen op ICT-gebied is het onmogelijk exact aan te geven waar in 2015 de besparing precies uit zal bestaan. U kunt hierbij danken aan besparing op servers OVCP, nieuwe aanbesteding connectiviteit, beperken bedrijfsnetwerk, volumesturing, afschaffen railpocket en vervangen door PDA met standaard Internet-diensten, minder gebruik van eigen NS applicaties / systemen, vermarkten van applicaties en/of glasvezelnetwerk.

Thema Materieel

Materieelinzet beter afstemmen op reizigersaantallen per trein

Het betreft het meer (boven op bestaande prognose) op maat inzetten van treinen op rustige momenten en trajecten waar meer dan voldoende plaats is. Hierbij blijft de comfort-numering gehandhaafd, dus zoals in huidige situatie ook het geval is kunnen buiten de splits en in de IC vrijwel alle reizigers meestal zitten. De reiziger ervaart wel meer drukte, hierdoor kan het klantoordeel dalen, ondanks een beschikbare zitplaats. Het meer op maat inzetten van materieel betekent ook dat er bij ontregelingen minder ruimte is in de treinen op bijvoorbeeld omkeerroutes. Door sneller en slimmer bij te kunnen sturen in de materieelomzet willen wij de risico's hiervan verkleinen.

Optimaliseren materieel-onderhoudsproces

NS kan selectiever en effectiever worden in uit te voeren onderhoud en schoonmaak. NS Reizigers en NedTrain zullen het aantal en het niveau van de door NedTrain verleende diensten kritisch bekijken. De specificaties voor onderhoud en schoonmaak kunnen worden bijgesteld zonder het kwaliteitsniveau significant aan te passen en er wordt kritisch gekeken naar de efficiëntie van de processen. De maatregel kan de comfortbeleving en uitstraling beïnvloeden. De veiligheid en de continuïteit worden verzekerd.

Thema Opbrengsten

Productportfolio abonnementen

De OV-chipkaart maakt een nieuw productportfolio mogelijk. Per augustus 2011 worden drie nieuwe producten geïntroduceerd: Weekend Vrij-abonnement, Dal Vrij-abonnement en Altijd Voordeel-abonnement. De voordeelurenkaart zal in stand gehouden worden voor de huidige klanten, voor nieuwe klanten wordt de korting in de middagspits afgeschaft, het abonnement zal Dal Voordeel-abonnement gaan heten. De trajectkaart en de NS Jaarkaart blijven bestaan onder de namen Traject Vrij-abonnement en Altijd Vrij-abonnement. Ouderen en gezinnen reizen extra voordelig in de daluren, kinderen tot 12 jaar reizen bovendien gratis mee. Door reizigers te stimuleren om in de daluren te reizen neemt het aantal reizigerskilometers en daarmee de omzet in het dal toe, dit alles exclusief de autonome groei.

Maatregelen ProRail

Thema efficiency

Het realiseren van Inkoopvoordelen ICT richt zich op besparing op inhuur en beheer alsmede het substitueren van inhuur voor tijdelijke contracten. Deze maatregel heeft geen directe zwaarwegende nadelige consequenties.

Besparing op overhead betekent reductie van FTE's in staffuncties. Binnen ProRail loopt op dit moment een onderzoek, ter invulling hiervan.

Besparing op ondersteunende ICT systemen

Korten op ICT systemen betreft besparingen op ICT systemen in ondersteunende functies (SAP, Portal, HRM systeem, etc.).

Het verlagen van werkplekkosten moet met name worden gerealiseerd door betere benutting, versobering en mogelijke relocatie.

PEAT-reductie kan worden gerealiseerd door redesign van processen.

De besparingen moeten worden gerealiseerd op het gebied van algemeen projectmanagement, engineering, administratie en toezicht.

Project en projectportfolio optimalisatie

Project en projectportfolio optimalisatie betreft het optimaliseren van ICT services, minder functionele uitbreiding. Systeemontwikkeling zal meer gericht zijn op vervangingsinvesteringen waarin vernieuwing dan wordt meegenomen. Dit heeft mogelijk impact op de kwaliteit van de dienstverlening en minder ruimte voor nieuwe functionaliteiten.

Besparing op inhuur richt zich op besparingen op inhuur in algemene zin en betreft zowel minder inhuur als lagere tarieven. Deze maatregel heeft geen directe zwaarwegende nadellge consequenties.

Thema onderhoud

Onderhoud hekwerken

Een verlenging van de technische levensduur met 10 jaar en de acceptatie van een lager vervangingstempo van hekwerken. Er is geen sprake van minder hekken, maar mogelijk is de kwaliteit van de hekwerken wel minder. Zolang er hekken staan, is het effect op derden, storingen, spoorlopers, zelfdodingen, vandalisme en graffiti hetzelfde.

Levensduurverlenging Kunstwerken

Besparingen kunnen worden gerealiseerd door levensduurverlenging van kunstwerken. Dit kan leiden tot het niet verhogen van toegestane aslasten op baanvakken. Deze maatregel heeft verder geen directe zwaarwegende nadellge consequenties.

Door Grootschalig onderhoud landelijk aan te besteden kunnen kwantumkortingen en efficiencyvoordelen worden gerealiseerd. Deze maatregel heeft verder geen directe zwaarwegende nadellge consequenties.

Bijlage 3: "Meer voor Minder"

"Meer voor Minder" is een verzamelnaam voor maatregelen gericht op verhoging van de attractiviteit voor de reiziger, verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid van het systeem en tegelijkertijd verlagings van de kosten van exploitatie, beheer en onderhoud met het realiseren van hoogfrequent spoor als doel. NS en ProRail zijn gezamenlijk bezig met de nadere uitwerking van Meer voor Minder. Hieronder worden aan de hand van vijf thema's de verschillende typen maatregelen toegelicht.

1. Seinverdichting

Zoals in elk logistiek systeem wordt de capaciteit van het spoornetwerk bepaald door de plekken waar de capaciteit het meest kritisch is ('bottlenecks'). Vaak liggen deze plekken op stations. Door op deze plekken de seinen dichterbij elkaar te zetten ('seinverdichting') houden treinen minder lang een stuk spoor bezet ('kortere blokken') en worden kortere opvolgtijden tussen treinen mogelijk ('kort volgen'). Voorwaarde voor seinverdichting is aanpassing van de regelgeving waar de remvereisten voor treinen in is vastgelegd (de zogenoemde remtabellen), zoals reeds aangekondigd in de brief d.d. 3 nov 2010 van de minister van IenM aan de Tweede Kamer over OV SAAL.

2. Optimaliseren Infrastructuur

Op verschillende plekken kan de rijtijd van treinen en de opvolgtijd verkort worden door slimme investeringen in de infrastructuur. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het verbeteren van de sporen lay-out bij stations, het aanpassen van perrons, het saneren van niet gebruikte zijsporen en niet gebruikte wissels, of juist het aanleggen van wissels (b.v. een keerverzorging en het vervangen van wissels door wissels waar met hogere snelheid doorheen gereden kan worden. Door de verbetering van de infrastructuur neemt de robuustheid van het spoorstelsel toe en kunnen de onderhoudskosten verminderen.

3. Verhogen omloopsnelheid

Door een combinatie van maatregelen in infrastructuur, materieel en logistieke processen is het mogelijk de omloopsnelheid (het totaal van rijtijden, halteertijden en keertijden) te verhogen. Voorbeelden hiervan zijn de eerdergenoemde seinverdichtingen en verbetering van de infrastructuur, maar ook de optimalisatie van vertrekseinen en vertrekproces, voldoende scherpte personeel en het inzetten van goed optrekkend/remmend materieel. Het verhogen van de omloopsnelheid heeft op verschillende plekken ook een gunstig effect op de rijtijd voor de reiziger. En daarnaast kan het leiden tot het besparen van treincomposities, waardoor efficiency van personeel en materieel toeneemt.

4. Robuuste planning

De dienstregeling wordt nader uitgewerkt waarbij de klant centraal staat en ook de ambities van regionale overheden worden bekeken. Binnen de brede Randstad worden maatregelen uitgewerkt waarmee een hogere frequentie en/of een betere tijdligging (strakker ritme) kan worden gecombineerd met hogere voorspelbaarheid en betrouwbaarheid. Buiten de brede Randstad worden maatregelen uitgewerkt die de rijtijd en de kwaliteit van zogenoemde 'overstapknopen' verder verbeteren: stations waarbij reizigers uit verschillende richtingen zoveel mogelijk gelijktijdig aankomen en zoveel mogelijk met korte overstaptijden kunnen overstappen naar andere richtingen.

5. Vereenvoudigen besturing en bijsturing

Om grootschalige verstoringen in de toekomst te vermijden en beter te beheersen, gaan NS en ProRail aan de slag met het vereenvoudigen en het meer betrouwbaar maken van de keten van de infrastructuur en de logistieke planning van treinmaterieel en personeel. Onderdeel daarvan is de treinafwikkeling op complexe knooppuntstations minder gevoelig te maken voor infrastructuurverstoringen en knooppunten logistiek te ontvlechten met behoud van de reizigerskwaliteit. Dit houdt ondermeer in dat er (veel) minder kruisende bewegingen worden gemaakt door treinen

op een complex station en dat waar mogelijk op hetzelfde spoor wordt doorgereden. Deze maatregelen zijn reeds aangekondigd in de brief d.d. 27 januari jl. van de minister van IenM aan de Tweede Kamer over het functioneren van het spoor.

Bijlage 4: Ambities regeerakkoord

Naast besparingen vraagt het regeerakkoord van de sector verbeteringen van het spoorstelsel. NS en ProRail hebben een pakket maatregelen ontwikkeld dat bijdraagt aan het realiseren van de gewenste verbeteringen. Op deze maatregelen gaan wij hieronder verder in.

Toegankelijkheid

NS en ProRail zien het maatschappelijk belang van een toegankelijk spoorstelsel en dragen waar mogelijk bij aan versnelling daarvan.

De door of ten behoeve van NS nieuw aan te schaffen treinstellen zijn zelfstandig toegankelijk.

Ten behoeve van een verbeterde toegankelijkheid neemt NS de volgende maatregelen:

- Voor de SLT's onderzoekt NS of een uitschuifrede of andere voorziening met gelijk effect op de markt is die de kloof bij één deur per zijde van een treinstel tussen perron en trein nog verder kan verkleinen.
- Al het Sprintermaterieel is hierna vanaf 2025 zelfstandig toegankelijk mits de voorhanden zijnde voorziening:
 - een naar tevredenheid verbeterd effect oplevert t.o.v. de huidige klaptrede;
 - voldoet aan de eisen van veiligheid;
 - geen beperkende invloed heeft op de korte halteringstijd (volgens dienstregeling) op stations.
- NS streeft er naar zo veel mogelijk op trajecten waar geen sprinters rijden toegankelijk IC-materieel als eerste in te zetten.
- NS verkort de aanmeldtijd voor de bestaande Assistentie-Verlening-Gehandicapten (AVG)-regeling tot één uur en op de 7 stations met de meeste AVG-handelingen per dag tot 15 minuten.
- NS voorziet zo snel als mogelijk in goede, actuele informatievoorziening over inzet toegankelijk materieel:
 - materieel toegankelijk;
 - rels toegankelijk;
 - info ook te gebruiken door mensen met visuele of auditieve beperking.
- NS geeft concrete follow-up aan de prijsvraag, die zij samen met de CG-Raad zal uitzetten.

Wat de toegankelijkheid van de stations betreft verwijst ProRail naar paragraaf 4.5 van het actualisatieverslag toegankelijkheid dat op 21 december j.l. aan u is aangeboden en wacht op formele besluitvorming. Hierin wordt aangegeven hoe wordt ingespeeld op de doelstellingen uit het regeerakkoord. Een samenvatting hiervan:

- ProRail is reeds aan het versnellen binnen het programma sinds de versnellingsopdracht uit 2008 (stationsprogramma 90% af in 2020). Dat maakt extra versnellen in het huidige pakket lastig.
- Kijkend naar het huidige programma is op basis van de huidige uitvoeringsplanning de verwachting dat wij al op 75% van het programma zitten na 2015.
- Versnellen van het programma kan wel in het sneller meenemen van delen van de 100% toegankelijkheidsnotie (met name de deelprogramma 'aanpassen perronhoogte') en snel meenemen van TSI/PRM wijzigingen (dit zijn extra programmaonderdelen in het deelprogramma 'Kleine Maatregelen'). Dit zijn zaken buiten de formele huidige scope.
- Als hiervoor wordt gekozen dan kan dit deels worden gefinancierd uit de verwachte onderbesteding op het budget voor de huidige scope. Deze beslissing is echter nadrukkelijk aan het ministerie. Mogelijk levert het sneller uitvoeren van deze extra scope nog extra efficiëntie op.

Verbetering bereikbaarheid grensregio's c.q. grensoverschrijdend vervoer

Regio's en Tweede Kamer hechten veel belang aan het onderhouden van spoorverbindingen binnen Euregionale samenwerkingsverbanden. Dergelijke grensoverschrijdende verbindingen zijn over het algemeen verlieslatend vanwege het geringe aantal reizigers en stuiten soms op hoge kosten en technische problemen vanwege een combinatie van materieelkarakteristieken met verschillende infrasytsteman. Daarnaast vragen Intercityverbindingen op een aantal plaatsen om aanpassingen aan de infrastructuur waar op dit moment niet voldoende budget voor is gereserveerd.

NS zal de Inspanningsverplichting op zich nemen om de volgende specifieke trajecten te realiseren. Dit betreft verbindingen met resp. Antwerpen, Luik en Aken. Tevens zal NS zich inspannen om binnen twee jaar in overleg met ProRail, DB en AVV aan IenM een plan van aanpak te presenteren voor het realiseren van de grensoverschrijdende treindienst naar Düsseldorf op redelijke voorwaarden.

Uitvoeren Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) gericht op spoorboekloos reizen

Zowel het reizigers- als goederenvervoer over het spoor zal naar verwachting de komende jaren flink groeien. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is een studie naar de mogelijkheden om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft PHS tot doel het groeiende goederenvervoer in goede banen te leiden.

ProRail en NS hebben de afgelopen twee jaar in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en in nauwe samenwerking met KNV (spoorgoederenvervoer), gewerkt aan onderzoeken voor PHS. De uitkomsten van al deze onderzoeken hebben ertoe geleid dat de ministerraad in juni 2010 akkoord is gegaan met de plannen en een voorkeursbeslissing heeft genomen. Dit betekent dat spoorboekloos reizen in de drukste delen van het land een stap dichterbij is gekomen. Bovendien komt er extra ruimte voor goederenvervoer. Op dit moment bereiden het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail en de overige vervoerders de fase van planuitwerking voor.

De uitvoering van het huidige PHS-plan is begroot op € 4,6 miljard. Dat is inclusief €1,4 miljard die is uitgetrokken voor het project OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad), dat een eigen besluitvormingstraject kent. Het PHS-budget is niet alleen bedoeld voor maatregelen aan de infrastructuur, maar ook voor maatregelen zoals aanpassingen van overwegen, geluidsmaatregelen, verkeersleidingsystemen, energievoorzieningen, transfervoorzieningen, fietsenstallingen en opsteltrilplaten.

ProRail en NS zijn voornemens om hoogfrequent spoorvervoer in Nederland verder uit te werken, waarbij rekening wordt gehouden met actuele ontwikkelingen onder de noemer "Meer voor Minder" die in bijlage 3 zijn behandeld.

Verbetering veiligheid in het openbaar vervoer

Voor de reizigers en de medewerkers van NS is de sociale veiligheid in de trein en op het station, zowel overdag als 's avonds van groot belang. Het is een van de factoren die -naast de punctualiteit- in belangrijke mate verantwoordelijk is voor het rapportcijfer dat de reizigers als algemeen oordeel over het openbaar vervoer geven. NS neemt haar verantwoordelijkheid hierin serieus. Jaarlijks besteedt zij een aanzienlijke som geld aan de bevordering van de sociale veiligheid van het spoorstelsel. Dit betreft een scala aan maatregelen, zoals de inzet van Service- en Veiligheidsteams met medewerkers die zijn getraind en gecertificeerd als bevoegd opsporingsambtenaar (BOA) met geweldsbevoegdheid, het realiseren van een sociaal veilige omgeving (zichthoeken, verlichting e.d.), het inrichten en full-time bemensen van een Veiligheidscentrale waar camerabeelden van stations worden uitgelezen en ondersteuning op afstand wordt verleend (via alarmzullen), het

afsluiten en uitvoeren van veiligheidsconvenanten met diverse betrokken partijen in het maatschappelijk veld (o.m. politie, justitie, overheden) etc.

De maatregelen werpen vruchten af, getuige de onverminderd hoge waardering van reizigers voor de sociale veiligheid (over 2010 78,3%, in 2009 78,0%).

NS geeft prioriteit aan deze investeringen en maatregelen en zal deze, ondanks de taakstelling, continueren.

Doorberekenen gebruiksvergoeding

Het regeerakkoord voorziet in een stijging van de gebruiksvergoeding met €50 mln. Uitgaande van een evenredige verdeling over de vervoerders, betekent dit voor NS-Reizigers Wij gaan er van uit dat NSR deze stijging op een nader af te stemmen wijze kan compenseren, bijvoorbeeld conform de in de huidige HRN-concessie vastgelegde methodiek.

ProRail is op dit moment bezig met het bezien van huidige gebruiksvergoedingsystematiek. Gegeven de strikte kaders van wet- en regelgeving zal de gebruiksvergoeding mogelijk eerst dalen als gevolg van de productiviteitsstijging en kan geen €50 miljoen extra inkomsten uit gebruiksvergoeding worden gerealiseerd. ProRail gaat er daarom van uit dat het door het regeerakkoord gewijzigde beleidskader gebruiksvergoeding in de wet- en regelgeving wordt mogelijk gemaakt.

Vanwege deze complexiteit stellen NS en ProRail voor het thema van de gebruiksvergoeding met uw Ministerie verder uit te werken waarbij ook het tempo van invoering moet worden meegenomen.

Verhoging aandeel PPS

Het realiseren van projecten door Publiek-Private Samenwerking (PPS) kan meerwaarde opleveren. ProRail gaat in overleg met de ministeries van IenM en Financiën de mogelijkheden bezien om het aantal projecten en processen met een PPS-constructie te vergroten in de toekomst.

ProRail

Nederlands Mededingingsautoriteit
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Datum 14 februari 2012
Onderwerp systematiek
gebruiksvergoeding
Kenmerk 3045113

Behandeld door
Telefoonnummer
Faxnummer
E-mail

Geachte

Vervoer en Dienstregeling
Capaciteitsverdeling

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

In de afgelopen maanden is de door ProRail opgestelde concept-nota met de systematiek van de gebruiksvergoeding met de NMa besproken, eerst in onderdelen, later ook als geheel. Mede op basis van de opmerkingen van de NMa is de nota aangepast.

Hierbij ontvangt u de definitieve concept-versie van de complete systematiek, die separaat ook naar de betrokken spoorwegondernemingen wordt gestuurd. De resulterende hoogte van de gebruiksvergoeding is nog onderwerp van overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Mede als gevolg van gestelde prioriteiten in verband met de winterperiodes ontbreken in de nota nog enkele onderdelen. Een van deze onderdelen betreft de berekening van de gebruiksgereleerdheid van de kosten van verkeersleiding. De ontbrekende onderdelen zullen u worden nagezonden.

Ik verzoek u om een informele toetsing van de in deze nota beschreven systematiek uit te voeren, zoals bedoeld in de afspraken die daarover in juni 2011 zijn gemaakt en vastgelegd in o.a. uw brief 103806/5.B947 d.d. 24 juni 2011.

Graag ontvangen wij, zoals met de NMa besproken, over ca 5 weken uw reactie. De definitieve versie van deze nota zal worden vastgesteld na ontvangst en verwerking van uw reactie.

Manager Capaciteitsverdeling

6.

Gebruiksvergoeding op het spoor

*Beschrijving van de systematiek voor de vaststelling van de tarieven
voor het gebruik van het gemengde net*

geldigheidsperiode: kalenderjaar YY

Colofon
Van ProRail
Kenmerk 3018989
Versie 2.0 Definitief concept i.b.v. informele toetsing NMa
Datum 14 februari 2012
Goedgekeurd ja

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Algemene informatie	5
2.1	Context	5
2.2	Wettelijk kader	5
2.3	Geldigheid en wijzigingen	6
2.4	Samenwerking met andere beheerders van spoorwagennetten	6
2.5	Begrippenlijst	6
3	Diensten in gebruiksvergoeding	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Diensten categorie 1 en 2	7
3.3	Niet opgenomen in de tarieven van de gebruiksvergoeding	9
4	Methodiek Gebruiksvergoeding	10
4.1	Inleiding	10
4.2	Methodiek ter bepaling tarieven gebruiksvergoeding	10
5	Bepaling van de integrale kostenbasis van de gebruiksvergoeding	12
5.1	Inleiding	12
5.2	Begrotingscyclus ProRail	12
5.3	Relatie begroting en gebruiksvergoeding	13
5.4	Beschrijving van de kostencategorieën	14
5.5	Bepaling integrale kostenbasis	16
6	Bepaling gebruiksgelateerdheid	17
6.1	Gebruiksgelateerdheid Beheer/KO/GO	17
6.2	Gebruiksgelateerdheid vervangingsinvesteringen	18
6.3	Gebruiksgelateerdheid onderhoud transfer	19
6.4	Gebruiksgelateerdheid netto-apparaatskosten	20
6.5	Kostenbasis gebruiksvergoeding	20
7	Toewijzing kosten naar diensten	21
7.1	Trelnpad	21
7.2	Bovenleiding	21
7.3	Transfer	22
7.4	Emplacementen: opstellen	22
8	Bepaling tariefdrager per dienst	24
8.1	Trelnpad	24
8.2	Bovenleiding	25
8.3	Transfer	25
8.4	Opstellen	26
8.5	Bepaling kwantiteiten tariefdragers	27
9	Tarieven	28

9.1	Treinpad	28
9.2	Bovenleiding	28
9.3	Transfer	28
9.4	Emplacementen: opstellen	28
10	Indexering & toepassing systematiek	29
11	Borging en toetsing	30
11.1	Inleiding	30
11.2	Kwaliteitscriteria	30
11.3	Processtappen in kwaliteitsbewaking	30
Bijlage 1.	Spoorwegwet Artikel 62 en 63	32
Bijlage 2.	EU-Richtlijn 2001/14/EG, Artikel 7 t/m 12	33
Bijlage 3.	Beleidskader voor de gebruiksvergoeding	36
Bijlage 4.	Resultaat onderzoek naar best practice	37
Bijlage 5.	Begrippenlijst	38
Bijlage 6.	EU-richtlijn 2001/14/EG, Bijlage II	42
Bijlage 7.	Goedkeuringsbrief Beheerplan 2011	44
Bijlage 8.	Cijfers beheerplan 2011 totaal overzicht	45
Bijlage 9.	Bedrijfsmodel	46
Bijlage 10.	Relatiegrafiek onderhoudskosten (KO+GO+Beheer) en gebruik	47
Bijlage 11.	Fictief dagtonnage	49
Bijlage 12.	Bijzondere bepalingen per dienst	51
Bijlage 13.	Tijdschema gebruiksvergoeding (voorbeeldjaar 2015)	53
Bijlage 14	Verschillen oude en nieuwe systematiek	54
Annex 1.	Uitwerking methodiek gebruiksvergoeding 2013	56
1.	Samenvatting van kentallen in de kostenbasis (stap 1 en 2)	56
2.	Kostenbasis	57
3.	Uitwerking tarieven 2013 (stap 3 en 4)	67

1 Inleiding

Dit document beschrijft de systematiek die ProRail als beheerder van de spoorweginfrastructuur hanteert voor het vaststellen van de tarieven van een aantal diensten die ProRail aanbiedt aan haar spoorwegondernemingen en andere gerechtigden als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet. De vergoeding die deze klanten betalen voor het gebruik van deze diensten wordt gebruiksvergoeding genoemd.

De beschreven systematiek voor de gebruiksvergoeding geldt met ingang van kalenderjaar YY.

Deze nota wordt onderdeel van Netverklaring via een daartoe strekkende mededeling in (een Aanvulling op) de Netverklaring.

Dit document is als volgt Ingedeeld.

In hoofdstuk 2 worden onder andere de context en het wettelijk kader met betrekking tot de door ProRail te heffen gebruiksvergoeding beschreven. Ook wordt de samenwerking met beheerders van spoorweginfrastructuur in andere EG-lidstaten m.b.t. de te hanteren methodiek vermeld. In hoofdstuk 3 volgt het dienstenaanbod van ProRail. Tevens wordt daar aangegeven welke diensten/tarieven wel en welke niet worden meegenomen bij de opstelling van de tarieven voor de gebruiksvergoeding. In hoofdstuk 4 wordt op hoofdlijnen de systematiek van de berekening van de kostenbasis en van daaruit de tarieven van de gebruiksvergoeding uitgelegd.

In hoofdstuk 5 wordt vervolgens de methode van berekening van de integrale kostenbasis van de gebruiksvergoeding beschreven. In hoofdstuk 6 wordt vervolgens aangegeven hoe de gebruiksgelateerdheid van de kostenbasis wordt bepaald.

In de hoofdstukken 7 tot en met 9 wordt aangegeven hoe, gegeven de kostenbasis, de tarieven per dienst worden berekend.

In hoofdstuk 10 wordt vervolgens aangegeven op welke manier de tarieven worden geïndexeerd en hoe de systematiek over de jaren heen wordt toegepast.

In hoofdstuk 11 wordt vermeld op welke manier de tarieven zijn getoetst en hoe wordt geborgd dat de methodiek voldoet aan een aantal vastgestelde kwaliteitscriteria.

Status

De formele status van dit document:

ProRail zal dit document niet vaststellen dan na kennisname van de toetsing die NMa uitvoert / uitgevoerd heeft op een conceptversie van dit document.

Het overleg dat ProRail gevoerd heeft met spoorwegondernemingen met betrekking tot de inhoud van dit document heeft niet het karakter van onderhandelingen zoals bedoeld in de Spoorwegwet artikel 63, en de vaststelling van dit document door ProRail beperkt in geen enkel opzicht de rechten die gerechtigden kunnen ontlenen aan de Spoorwegwet.

Na vaststelling van dit document zal ProRail telkens in de Netverklaring voorstellen doen voor de overeen te komen gebruiksvergoedingen; het overleg met spoorwegondernemingen en andere gerechtigden over deze voor te stellen gebruiksvergoedingen en wat daaraan ten grondslag ligt vindt plaats in het kader van het overleg dat telkens voorafgaat aan de bekendmaking van de Netverklaring.

2 Algemene Informatie

2.1 Context

Op grond van de Spoorwegwet moet ProRail als beheerder van de hoofdspoorwegen in Nederland in de overeenkomsten voor het gebruik van de hoofdspoorwegen bedingen overeenkomen met betrekking tot de vergoedingen die een spoorwegonderneming aan ProRail verschuldigd is voor het gebruik van de hoofdspoorwegen en de daarbij door ProRail geleverde dienstverlening.

Daarbij rust op ProRail de verplichting om een methode op te stellen voor de toerekening van kosten van de spoorweginfrastructuur (en het beheer ervan) en deze methode periodiek te herzien.

De overeengekomen gebruiksvergoedingen moeten voldoen aan de desbetreffende voorschriften in de Spoorwegwet en, voorzover die voorschriften refereren aan kosten, gebaseerd zijn op de hiervoor genoemde kostentoerekeningsmethode. De resterende beleidsmatige ruimte voor de hoogte van de overeen te komen gebruiksvergoedingen wordt nader ingekaderd door het beleidskader gebruiksvergoedingen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

Binnen deze wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden heeft ProRail een (meerjarige) systematiek voor de gebruiksvergoedingen opgesteld.

2.2 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de bepaling van de tarieven van de gebruiksvergoeding en het proces van totstandkoming daarvan worden gevormd door de Spoorwegwet en de EU-richtlijn 2001/14EG, waarnaar in de Spoorwegwet verwezen wordt.

Voor de hoogte van de gebruiksvergoeding en de tarieven is met name van belang artikel 62 uit de Spoorwegwet (zie Bijlage 1).

Hierin staan de regels m.b.t. de hoogte van de ontvangsten van de gebruiksvergoeding (begrote opbrengsten mogen niet meer bedragen dan de begrote kosten). T.a.v. tarieven wordt aangegeven dat er verhogingen vanwege de Rijksoverheid kunnen zijn m.b.t. andere dan door de beheerder gedane uitgaven. Deze zijn alleen toegepast t.b.v. de Hoge SnelheidsLijn middels het besluit HSL-heffing. De uitwerking daarvan wordt hier niet behandeld.

Ook wordt de mogelijkheid geboden van verhogingen in geval van schaarste (lid 3), kortingen (in specifieke gevallen, zie lid 4), prestatieregelingen (lid 5) dan wel reserveringsvergoedingen (lid 6). In de voorliggende methodiek worden geen kortingen toegepast. De verhogingen a.g.v. schaarste en reserveringsvergoedingen zijn uitgewerkt (zie Bijlage 12). De prestatieregelingen wil ProRail overeenkomen in het kader van de Toegangsovereenkomsten.

Als in het proces van totstandkoming van tarieven van de gebruiksvergoeding onderhandelingen van de infra-beheerder met de vervoerders plaatsvinden dan kan dat alleen na melding daarvan aan en onder toezicht van de NMA (artikel 63, Spoorwegwet, zie Bijlage 1).

In artikel 62, lid 7 wordt aangegeven dat er bij de tariefbepaling moet worden voldaan aan bepaalde artikelen uit de EU Richtlijn 2001/14/EG (zie Bijlage 2). Zo dient te worden voldaan aan de eisen van non-discriminatie van de tarieven per segment (artikel 4, vierde en vijfde lid). De heffingsbeginselen staan in artikel 7 tot en met 12. Deze geven aan (artikel 7 lid 3), dat voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzieningen een heffing moet worden vastgesteld die "gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien". Tevens wordt aangegeven (artikel 7 lid 6), dat deze kosten mogen worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal treindiensten en tijden teneinde onevenredige schommelingen te vermijden.

In aanvulling op genoemd wettelijk kader is het kabinetstandpunt 'Spoor in beweging' vastgesteld, waar een beleidskader voor de gebruiksvergoeding in is opgenomen. Dit kader wordt op dit moment heroverwogen en is daarom in Bijlage 3 niet opgenomen.

ProRail

2.3 Geldigheid en wijzigingen

De in dit document beschreven gebruiksvergoedingen hebben uitsluitend betrekking op de diensten die ProRail aanbiedt i.v.m. het gebruik van de spoorweginfrastructuur die ProRail beheert. De betreft de spoorweginfrastructuur, zoals deze is aangeduid in artikel 1 lid c van de Spoorwegwet. Deze infrastructuur omvat ook de HSL en de Betuweroute. Voor de Betuweroute opereert KeyRail echter op basis van volmacht ProRail. KeyRail stelt namens ProRail een eigen gebruiksvergoedings-systeem Betuweroute vast en int namens ProRail de gebruiksvergoeding. De in dit document beschreven gebruiksvergoedingen gelden derhalve niet voor de Betuweroute. Voor de HSL wordt via de concessie separaat gebruiksvergoeding in rekening gebracht. Deze wordt hier niet beschreven,

2.3.1 Tijdvak van geldigheid

De in hoofdstukken 5 en 9 beschreven systematiek is van toepassing met ingang van het kalenderjaar YY en geldt voor een periode van 5 jaar. Wijzigingen kunnen plaatsvinden als gevolg van wijzigingen in wetgeving of het beleid van de Rijksoverheid.

De tarieven voor een specifiek kalenderjaar worden berekend en bekendgemaakt volgens de werkwijze die is opgenomen in hoofdstuk 10. Overigens zijn in dit document fictieve tarieven voor het jaar 2013 uitgewerkt ter illustratie van de werking van de systematiek. De feitelijke tarieven op basis van de nog vigerende methodiek staan in de Netverklaring 2013.

Deze tarieven van de gebruiksvergoeding zijn van toepassing op:

- de toegang tot en het gebruik van de infrastructuur in het kalenderjaar YY en de daarbij behorende dienstverlening;
- de behandeling van capaciteitsaanvragen ten behoeve van de jaardienstregeling YY; dat geldt ook als die behandeling plaatsvindt vóór het begin van het dienstregelingjaar YY.

2.4 Samenwerking met andere beheerders van spoorwegnetten

In de Europese Richtlijn 2001/14EG is opgenomen dat de methode van de gebruiksvergoeding op gezette tijden moet worden aangepast aan de beste internationale praktijk (art 6 lid 5). Hiertoe heeft ProRail onderzocht of en zo ja, welke methodiek als best practice kan worden aangewezen. Met experts op het gebied van de gebruiksvergoeding van 15 andere inframanagers in Europa is vastgesteld dat er op dit moment geen best practice op het gebied van de methode van berekenen van de gebruiksvergoeding bestaat (zie Bijlage 4).

2.5 Begrippenlijst

In Bijlage 5 is een lijst opgenomen met verklaringen van specifieke begrippen die in deze nota worden gebruikt.

3 Diensten in gebruiksvergoeding

3.1 Algemeen

De diensten, waar de bepalingen van de EU-richtlijn 2001/14EC op van toepassing zijn, zijn opgenomen in Bijlage 2 van de richtlijn (zie Bijlage 56).

Onderscheiden worden :

- categorie 1: het minimumtoegangspakket
- categorie 2: toegang via het spoor tot voorzieningen en de verlening van diensten
- categorie 3: ondersteunende diensten
- categorie 4: aanvullende diensten

Voor al deze 4 diensten gelden separate voorschriften m.b.t. de tarifiering (2001/14EC, artikel 7, heffingsbeginselen).

Naast deze diensten worden specifieke tarieven voor schaarste, reservering en prestatieregelingen door ProRail toegepast.

In deze nota worden alleen de stappen tot het komen van tarieven van categorie 1 en 2 weergegeven, de beschreven methodiek heeft alleen op deze diensten betrekking.

3.2 Diensten categorie 1 en 2

In deze categorieën worden door ProRail de volgende diensten aangeboden (voor een nadere toelichting zie de Netverklaringen op www.prorail.nl, onderdeel vervoerders):

- Treinpad: gebruik van treinpaden

Deze dienst omvat:

Het gebruik van treinpaden volgens het verkregen recht op treinpaden uit het capaciteitsverdelingsproces, plus de onderdelen van het minimumtoegangspakket zoals genoemd in bijlage II bij richtlijn 2001/14/EG (zie Bijlage 6):

- a. de behandeling van aanvragen voor Infrastructuurcapaciteit; ten behoeve daarvan worden de diensten met betrekking tot de applicaties DONNA, EMMA, RADAR, ISVL en 'Path Coordination System' beschikbaar gesteld;
- b. de reservering van capaciteit volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling;
- c. het gebruik van sporen op baanvakken en stations voor trein- en rangeerbewegingen en voor stilstaand gebruik voor zover dat nodig is in verband met de verkeersafwikkeling (voorbijrijding, rijrichtingswisseling, enzovoort) volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling of de bijsturing daarvan; daarnaast ook het stilstaand gebruik van perronsporen voor zover nodig voor het in- of uitstappen van reizigers en/of het laden of lossen van te vervoeren goederen alsmede het stilstaand gebruik van sporen niet zijnde perronsporen gedurende ten hoogste 3 uren voorafgaand en/of volgend op een trein- of rangeerbeweging;
- d. de verkeersleiding voor zowel centraal als niet-centraal bediende gebieden, met inbegrip van het gebruik van de telecommunicatiediensten Spoorwegveiligheid
- e. de levering van informatie die nodig is om de treindienst waarvoor capaciteit is aangevraagd uit te voeren, via onder meer de dienst met betrekking tot Infra-Atlas, de dienst met betrekking tot wegwijzers, de dienst 'Tijdelijke snelheidsbeperkingen' en de dienst 'Vergunningen Beheer Systeem';
- f. de levering van informatie over de lopende treindienstafwikkeling aan de spoorwegonderneming via onder meer de dienst Reis- en verkeersinformatie en de dienst met betrekking tot de applicatie ISVL;
- g. de levering van informatie, standaard databestand, over de feitelijke realisatie van de treindienst via onder meer de dienst met betrekking tot realisatie/feiten en de dienst met betrekking tot monitoring;
- h. de diensten van de calamiteitenorganisatie van ProRail voor de alarmering, de bereidding en het baanvrij maken na opgetreden ongevallen en onregelmatigheden, alsmede de hersporing van spoorvoertuigen en het overbrengen van beschadigde spoorvoertuigen naar

een veilige plaats waar zij geen hinder voor het verkeer veroorzaken. Hieronder valt ook de integrale coördinatie van de activiteiten van spoorwegondernemingen daarbij, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten (Inzetkosten zijn voor rekening veroorzaker). De kosten van instandhouding van de calamiteitsorganisatie zijn inbegrepen in het tarief per treinkilometer. De Inzetkosten worden aan veroorzaker in rekening gebracht.

- **Bovenleiding: gebruik van de bovenleiding**

Deze dienst omvat het gebruik van de bovenleiding en alle andere door ProRail beheerde onderdelen van de tractie-energievoorziening. De inkoop en afname van elektrische tractie-energie valt hier niet onder.

- **Transfer: faciliteren van transferstromen en wachten op stations.**

Deze dienst omvat het aanbieden van voldoende infrastructurele voorzieningen om de transfer van reizigers van buiten het station naar de treinen en vice versa tussen treinen (overstappen) op een comfortabele, snelle en veilige manier mogelijk te maken. Daarnaast biedt ProRail voldoende voorzieningen om comfortabel wachten op de aankomst van een trein mogelijk te maken. Onder comfortabel wordt tevens verstaan: in een schone en sociaal veilige omgeving.

- **Emplacementen**

De dienstengroep Emplacementen betreft de diensten ten behoeve van het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor opstellen en rangeren van reizigers- en goederentreinen, alsmede het gebruik van de op emplacementen aanwezige bijkomende voorzieningen. De diensten die worden aangeboden op emplacementen betreffen toegang tot en het gebruik van:

- a. opstel- en rangeersporen (dienst opstellen)
- b. laad- en losplaatsen
- c. tankinstallaties
- d. depotvoedingen
- e. treinvoorverwarming
- f. vulhydranten
- g. servicekasten
- h. rembeproevingkasten
- i. In- en uitstapvoorzieningen
- j. servicepaden en -wegen
- k. fecaliënafvoer

Voorts zijn emplacementen uitgerust met voorzieningen om te voldoen aan de uit de wet voortvloeiende eisen met betrekking tot verlichting, afsluiting en bereikbaarheid van sporen. Gebruik van de diensten b t/m j is inbegrepen in de gebruiksvergoeding voor de dienst opstellen; gebruik opstel- en rangeersporen maar niet fecaliënafvoer. De dienst opstellen betreft het gebruik van sporen gedurende een aaneengesloten periode van 3 uur of meer, ten behoeve van het opstellen, rangeren, tanken, laden en lossen, inspecteren en verzorgen van materieel ten behoeve van reizigers- en goederentreinen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen sporen die wel, respectievelijk die niet zijn opgenomen in de beveling van centraal bediende gebieden.

Voor de genoemde diensten gelden specifieke voorschriften. Deze zijn opgenomen in Bijlage 12.

In het Beheerplan van ProRail (zie hoofdstuk 5 voor meer informatie over het Beheerplan) wordt voor de verschillende dienstengroepen beschreven welk kwaliteitsniveau wordt nagestreefd. De kosten en daarvan afgeleid de tarieven zoals beschreven in deze nota zijn op dit kwaliteitsniveau gebaseerd.

ProRail

3.3 Niet opgenomen in de tarieven van de gebruiksvergoeding

Overige diensten

Naast de diensten genoemd in paragraaf 3.2 levert ProRail nog andere diensten. Dit zijn categorie 3 of 4-diensten oftewel aanvullende of ondersteunende diensten (zie bijlage 6 voor een nadere omschrijving). Voor deze diensten gelden eveneens bijzondere voorschriften in de richtlijn 2001/14EG. Deze diensten worden hier niet nader uitgewerkt.

Prestatieregelingen

Gekoppeld aan deze diensten worden door ProRail prestatieregelingen aangeboden. Een prestatieregeling moet onderdeel zijn van de heffingsregeling. Een prestatieregeling is erop gericht om storingen van de infrastructuur en verstoringen van het treinverkeer zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwagennet te verbeteren. Prestatieregelingen kunnen in de Netverklaring worden bekendgemaakt. Daarnaast kunnen aanvullende of gewijzigde prestatieregelingen worden overeengekomen.

Tot de prestatieregelingen kunnen ook regelingen behoren om de dienstverlening van ProRail te verbeteren. ProRail is aangesloten bij het in internationaal verband te ontwikkelen European Performance Regime om een internationaal toepasbare prestatieregeling te maken.

Er gelden geen specifieke financiële voorschriften voor prestatieregelingen, de regelingen moeten worden overeengekomen met de gebruikers van de spoorweginfrastructuur.

Prestatieregelingen worden in het proces van het komen tot de Toegangsovereenkomst overeengekomen.

In totaliteit worden t.b.v. de berekening van de tarieven van de gebruiksvergoeding dus niet meegenomen:

- categorie 3 en 4 diensten
- prestatieregelingen
- schaarstevergoedingen
- Hoge Snelheidslijn
- Betuweroute

Er worden ook geen extra heffingen die de markt kan dragen gevraagd zogenoemde mark-up's.

4 Methodiek Gebruiksvergoeding

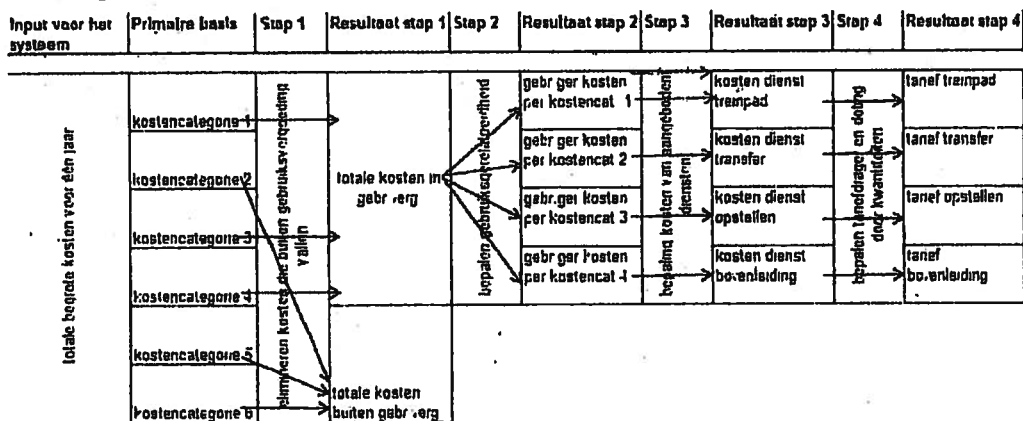
4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de stappen beschreven die gezet moeten worden om te komen tot tarieven voor de categorie 1 en 2 diensten.

Als uitgangspunt voor de methodiek van de gebruiksvergoeding geldt vanzelfsprekend hetgeen daarover in de EU-richtlijn 2001/14EG is bepaald. Daar staat (artikel 7 lid 3, zie bijlage 2) dat als uitgangspunt voor de in rekening te brengen kosten voor de gebruiksvergoeding voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzieningen gelden "de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien". Door ProRail is dat als volgt uitgewerkt: de kosten die gemaakt worden om de huidige infrastructuur gereed te hebben om treinen over te laten rijden worden beschouwd als niet rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiend, ook wel "niet-gebruiksgerelateerd" genoemd. Alle kosten die vervolgens direct veroorzaakt worden door het rijden van treinen worden beschouwd als kosten die via de gebruiksvergoeding moeten worden doorberekend. Vanaf hier worden deze kosten de "gebruiksgerelateerde" kosten genoemd.

4.2 Methodiek ter bepaling tarieven gebruiksvergoeding

De methodiek kan worden gevisualiseerd aan de hand van onderstaand schema en wordt vervolgens nader toegelicht.



Tabel 4.2.1 stappen tariefstelsel voor de gebruiksvergoeding

Step 1:

Vanuit de totale begroting van enig jaar, opgedeeld in kostencategorieën worden die elementen geïmlineerd die geen onderdeel zijn van de gebruiksvergoeding. Dit betreft kosten van functie-wijzigingen, kosten die niet tot het gemengde net horen (Betuweroute), de kosten van de HSL en de financiële baten en lasten.

Step 2:

Van deze resterende kosten wordt vervolgens bepaald welk deel rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst oftewel welk deel gebruiksvrij is. Dat gebeurt zowel:

- empirisch: Onder empirisch wordt verstaan dat uit geconstateerde verbanden tussen kosten en productieomvang in het verleden (met name via het ProRail bedrijfsmodel) de gebruiksvrijheid wordt afgeleid.

- b. op basis van expert-opinion. Een deel van de kostenbasis kan niet met de modellen getoetst worden. Voor het bepalen van de gebruiksgereleerdheid van deze kosten worden experts geraadpleegd.

Bij de bepaling van de gebruiksgereleerde kosten worden buiten beschouwing gelaten de kosten van activiteiten, die worden uitgevoerd voor en volledig worden betaald door derden. Ook de kosten voor categorie 3 en 4 diensten worden hier geëlimineerd.

De optelsom geeft de kostenbasis voor de gebruiksvergoeding.

Stap 3:

Vervolgens wordt bepaald welke kosten horen bij de verschillende categorie 1 en 2-diensten die ProRail aanbiedt, te weten gebruik treinpad, gebruik bovenleiding, opstellen en gebruik transfer. De kosten voor transfer worden rechtstreeks uit de begroting gehaald. De kosten van gebruik bovenleiding en opstellen worden separaat bepaald. Het overblijvende deel wordt als kosten voor de dienst treinpad aangemerkt.

Stap 4:

Daarna wordt de tariefdrager per dienst vastgesteld en wordt tenslotte het tarief per dienst berekend door de begrote kosten per dienst te delen door de begrote kwantiteiten van de tariefdrager. De kwantiteiten van de tariefdragers worden begroot in het Beheerplan. Bij de bepaling van de tariefdrager per dienst is het uitgangspunt dat de tariefdrager zoveel mogelijk een relatie heeft met de kosten. Deze relatie is deels opgebouwd uit staffels (een tabel met treinkmtarieven per gewichtsklasse, geldt voor treinpad en bovenleiding) en deels onderscheiden naar kwaliteitskenmerken (transfer en opstellen). Door begrote kwantiteiten te vermenigvuldigen met de tarieven ontstaan de bedragen die worden doorbelast aan de vervoerders. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat de begrote kosten van de gebruiksvergoeding via de tarieven als opbrengsten worden terugverdiend.

In hoofdstuk 5 en 6 worden de stappen 1 en 2 (bepaling van de gebruiksgereleerde kosten voor categorie 1 en 2) gedetailleerd beschreven.

In de hoofdstukken 7 tot en met 9 worden de stappen 3 en 4 nader uitgewerkt (hoe uit de kostenbasis de tarieven per dienst worden bepaald).

In Annex 1 wordt deze methodiek concreet uitgewerkt voor het jaar 2013.

5 Bepaling van de integrale kostenbasis van de gebruiksvergoeding

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de kostenbasis van de gebruiksvergoeding wordt bepaald. Daartoe wordt in eerst in paragraaf 5.2 aangegeven hoe het begrotingsproces bij ProRail is ingericht. Vervolgens wordt in paragraaf 5.3 de opbouw van de begroting aangegeven, waarna in paragraaf 5.4 de kostencategorieën die in de begroting zijn opgenomen nader worden toegelicht. Tot slot volgt in paragraaf 5.5 de vaststelling van de integrale kostenbasis van de gebruiksvergoeding. Hierbij wordt alleen de methode beschreven, er worden geen getallen getoond, deze kunnen immers van jaar op jaar wijzigen. In de Annex is een voorbeelduitwerking opgenomen voor het jaar 2013.

5.2 Begrotingscyclus ProRail

Het begrotingsproces van ProRail start intern met de planningsbrief, waarin kaders en procesafspraken voor het begrotingsproces worden vastgelegd. Gedurende het jaar wordt gewerkt aan het opstellen van een meerjarenbegroting ten behoeve van het jaarlijkse Beheerplan. Deze begroting heeft een doorkijk van 10 jaar en dient aan te sluiten op de voor ProRail beschikbare financiële middelen in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De (meerjaren)begroting voor functiehandhaving (m.n. klein- en grootschalig onderhoud, onderhoud transfer en de vervangingsinvesteringen) is een afgeleide van het planvormingsproces. Het planvormingsproces houdt in dat, op basis van de fysieke staat van de infrastructuur en het gebruik ervan, expliciete afwegingen worden gemaakt en lange termijn plannen en middellange termijnplannen worden opgesteld c.q. geactualiseerd. Hierin worden ook risicobeoordelingen en het gewenste prestatieniveau van de infrastructuur meegenomen (conform de Beheerconcessie consulteert ProRail de prestaties zoals opgenomen in het Beheerplan jaarlijks bij de vervoerders). Tevens worden indexaties in de begroting verwerkt die meerjarig overeengekomen worden met aannemers voor contracten voor bijvoorbeeld onderhoud of meerjarige bouw- en vervangingswerkzaamheden.

Voor de eerstkomende 2 tot 3 jaar worden de cijfers nader geconcretiseerd door het opstellen van productieplannen. Hierop vindt ook een toets op uitvoerbaarheid plaats, alsmede een inschatting van benodigde treinvrije periodes en diverse optimalisatieslagen. Optimalisaties houden onder andere bundeling van werkzaamheden in, om tot minder klantinder te komen en een grotere omvang van contracten te komen (hetgeen de kosten verlaagt).

De apparaatskosten en kosten voor beheer worden doorgaans begroot op basis van de mutaties ten opzichte van het voorgaande jaar. Voor de prognose van de opbrengsten uit gebruiksvergoeding wordt dezelfde vervoersprognose gebruikt als voor de kostenprognose.

Voor de functiewijzigingsprojecten welke vallen onder het MIRT¹ gelden andere begrotingsprocessen, welke in het kader van de gebruiksvergoeding niet relevant zijn, en hier daarom niet verder worden toegelicht.

ProRail legt de begroting vast in systeem SAP-Integrated Planning (IP), gedetailleerd naar jaar, concessie/niet-concessie en kostencategorie. Tevens worden mutaties in de begroting gekwantificeerd, vastgelegd, gerubriceerd en beschreven. De definitieve begroting wordt opgenomen in het Beheerplan, welke jaarlijks uiterlijk op 1 september (tezamen met de bijbehorende subsidieaanvraag voor het eerstkomende jaar) ter instemming wordt aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Voordat dit gebeurt heeft besluitvorming over het Beheerplan plaatsgevonden in de directie van ProRail en tot slot ook de In Raad van Commissarissen. Het bedrag waar subsidie voor wordt aangevraagd betreft de begrote kosten minus de begrote opbrengsten uit (met name) gebruiksvergoeding.

¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

ProRail

De apparaatskosten en kosten voor beheer worden doorgaans begroot op basis van de mutaties ten opzichte van het voorgaande jaar. Hier is het uitgangspunt om deze begrotingen niet te laten stijgen. Daardoor is het managementgoedkeuringsproces bij deze kostencategorieën doorgaans intensiever om de mutaties ingepast te krijgen binnen de (gelijkblijvende) kaders.

Na de verwerking van de overeengekomen mutaties op het Beheerplan stemt de Minister middels de Instemmingsbeschikking in met het Beheerplan (inclusief de grenswaarden van de prestatie-indicatoren (KPI's)) en beschikt het benodigde budget via de subsidie voor kapitaalkosten en onderhoud van het landelijk spoorwegnet. Voor Beheerplan jaar x gebeurt dit uiterlijk in december van het jaar x-1.

Om periodiek aanvullende zekerheid te verkrijgen over de juistheid van de (meerjaren)begroting en het proces om daartoe te komen worden begroting en het proces elke drie jaar aan een externe audit onderworpen. De uitkomsten worden gedeeld met de subsidiegever, in dit geval het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Per kwartaal wordt er over alle kosten en opbrengsten verantwoording afgelegd aan de Raad van Commissarissen en het ministerie van IenM. Deze verantwoording is vastgelegd in SAP, zowel realisatie als de kostenprognose voor het eind van het jaar, zodat bijsturing mogelijk is.

5.3 Relatie begroting en gebruiksvergoeding

In de Spoorwegwet is opgenomen dat de begrote opbrengsten uit de gebruiksvergoeding niet hoger mogen zijn dan de begrote kosten van dat jaar (artikel 62 van de Spoorwegwet). De begroting van ProRail zoals opgenomen in het Beheerplan wordt derhalve als uitgangspunt genomen voor de tarieven van de gebruiksvergoeding.

Het Beheerplan is een vanuit de Beheerconcessie verplicht document dat een meerjarendoorkijk op de financiën van ProRail bevat. In het Beheerplan worden de belangrijkste cijfers en ontwikkelingen vastgelegd. Ten behoeve van de subsidieaanvraag stemt de minister elk jaar in met het Beheerplan voor de aanvang van de subsidieperiode.

Gezien het vervolgtraject tot het opstellen van de Netverklaring en de daarin op te nemen tarieven in september van het jaar x-2 (zie ook Bijlage 13) is de begroting in het Beheerplan x-2 de laatste te gebruiken begroting.

De begrote integrale kosten zijn in het Beheerplan als volgt opgenomen:

<u>Funciehandhaving</u>
<u>Beheer en calamiteitenorganisatie</u>
<u>Onderhoud transfer</u>
<u>Kleinschalig onderhoud</u>
<u>Grootschalig onderhoud</u>
<u>Vervangingsinvesteringen:</u>
<u>Bovenbouwvernieuwingen</u>
<u>Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen</u>
<u>Betweteroute</u>
<u>TotaalFunciehandhaving</u>
<u>Netto-apparaatskosten</u>
<u>Financiële baten en lasten</u>
<u>Funciewijziging</u>
<u>Totaal Kosten Beheerplan</u>

ProRail

De onderverdeling bestaat op hoofdlijn uit:

- Functiehandhaving
- Functiewijziging
- Netto apparaatskosten
- Financiële baten en lasten

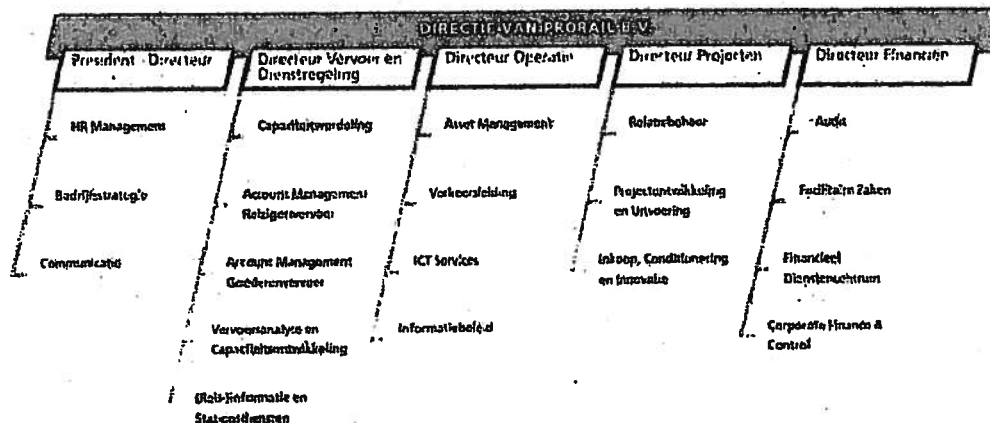
In deze integrale kosten zijn kosten opgenomen welke niet gebruiksgelateerd zijn. Deze worden daarom niet meegenomen in de kostenbasis voor de gebruiksvergoeding. Het betreft in eerste instantie de kosten voor functiewijziging (zoals reeds eerder aangegeven in de vorige paragraaf) en de financiële baten en lasten.

Functiehandhaving wordt vervolgens opgedeeld in de kostencategorieën (zie de volgende paragraaf voor een toelichting op deze kostencategorieën):

- Beheer (en calamiteitenorganisatie)
- Onderhoud transfer
- Kleinschalig onderhoud
- Grootschalig onderhoud
- Vervangingsinvesteringen: bovenbouwvernieuwingen
- Vervangingsinvesteringen: overige vervangingen

Onder deze kosten van functiehandhaving zijn ook opgenomen de kosten die worden gemaakt voor activiteiten, die worden uitgevoerd voor en volledig worden betaald door derden. Dit zijn de kosten voor werken voor publieke en private partijen, dan wel kosten voor diensten uit categorie 3 en 4 van de gebruiksvergoeding. Deze kosten betreffen b.v. het omroepen voor reizigers, ICT-kosten voor derden en Instandhoudingsactiviteiten voor derden. Deze kosten dienen geen onderdeel uit te maken van de kostenbasis voor de gebruiksvergoeding voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzendingen (de zogenoemde categorie 1 en 2 diensten uit bijlage 2 van de EU-richtlijn 2001/14EG) (zie ook hoofdstuk 3). Deze kosten worden dan ook bij de verschillende kostencategorieën als niet-gebruiksgelateerd buiten beschouwing gelaten (zie stap 2 uit hoofdstuk 4).

De kosten worden toegedeeld naar afdelingen binnen ProRail. Het organogram van ProRail ziet er als volgt uit:



5.4 Beschrijving van de kostencategorieën

Hieronder volgt per kostencategorie een verdere uitleg over de definitie in het Beheerplan. Vervolgens wordt in paragraaf 5.5 aangegeven op welke manier de integrale kostenbasis voor de gebruiksvergoeding wordt berekend (stap 1 uit de methodiekbekrijving van hoofdstuk 4), waaruit in

paragraaf 5.6 beschreven, de kosten worden afgeleid die rechtstreeks samenhangen met de exploitatie van de treindienst (stap 2 uit hoofdstuk 4). De kosten worden bepaald in een planningcyclus waarbij relevante kwantiteiten de hoogte van de kosten bepalen naast lange termijn vervangingsplannen.

Beheer (en calamiteitenorganisatie)

De activiteiten/kosten die ProRail uitvoert/maakt bij de kostencategorie 'Beheer (en calamiteitenorganisatie)' zijn met name:

- het beheer van verschillende Infrastructuurnetwerken voor communicatie, camera's op stations en de huur van communicatieverbindingen;
- het jaarlijkse beheer voor het softwareonderhoud van het Systeem Verkeersleiding en van de Procesleidings- en Treinbeheersingssystemen (het zogenoemde Beheer Post 21);
- het beschikbaar stellen van transportcapaciteit van elektriciteit (TenneT);
- de kosten van gas, water, elektra, belasting (OZB), huurkosten en beleidsontwikkeling ten behoeve van het primaire proces (o.a. productmanagement en onderzoek);
- verzekeringspolissen (bedrijfsaansprakelijkheid, brand en bestuurdersaansprakelijkheid).

Onderhoud Transfer

De activiteiten van transfervoorzettingen bepalen in belangrijke mate de reizigerstevredenheid op stations. De kostencategorie onderhoud transfer omvat op hoofdlijnen:

- Schoonmaak
- Onderhoud
- Energie
- Sociale veiligheid
- OZB (onroerende zaak belastingen) en verzekeringen.

Kleinschalig Onderhoud

Kleinschalig Onderhoud (KO) voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties en schouw van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten, functieherstel bij storingen, RCF ('Rolling Contact Fatigue'²) en onderhoud van geluidsschermen.

Grootschalig Onderhoud

Grootschalig onderhoud (GO) bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op:

- Onderhouden en vervangen;
- Aanpassen/wijzigen van constructies;
- Conserveren van objecten;
- Slijpen van spoorstaven;
- Seizoenbestendig maken van de sporen.

Vervangingsinvesteringen

Vervangingsinvesteringen zijn nodig om de kwaliteit van de railinfrastructuur te kunnen blijven garanderen op het vastgestelde prestatieniveau ook nadat de economische levensduur van objecten is verstreken. Vervangingsinvesteringen worden onderscheiden in:

- 'bovenbouwvernieuwing (BBV)';
- 'overige vervangingen'.

De vernieuwing van de bovenbouw bestaat voornamelijk uit vervanging van sporen, wissels, spoorbegrenzers, heuvelsystemen en overwegbevoering. Fluctuaties per jaar worden veroorzaakt door de leertijdopbouw, de belasting en de constructietypen van de bovenbouw.

² RCF ('rolling-contactvermoeling') is de vermoelingschade die ontstaat in het contactvlak tussen wiel en rail.

De overige vervangingen bestaan uit draagsystemen, systemen i.v.m. doorsnijdingen (o.a. kunstwerken en overwegbeveiliging), systemen t.b.v. energievoorziening, treinbeïnvloeding (beveiliging), treinbeheersing en communicatie. Ook vervangingen die samenhangen met transfer vallen onder de overige vervangingen.

Betuweroute (en HSL)

Aangezien ProRail op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen formeel de beheerder is van de Betuweroute, worden de kosten voor de Betuweroute apart inzichtelijk gemaakt in het Beheerplan.

KeyRail verzorgt de exploitatie van de Betuweroute. KeyRail ontvangt van de vervoerders separaat gebruiksvergoeding over (een deel van) de door KeyRail gemaakte kosten. Deze kosten mogen niet tevens basis vormen voor de gebruiksvergoeding die ProRail vraagt ter dekking van de kosten van het gemengde net en worden niet meegenomen bij de kostenbasis voor het gemengde net. Daarnaast zijn in de kosten voor Beheer/KO/GO bedragen opgenomen die gemaakt worden voor de Betuweroute. In afwachting van de gevolgen van het besluit tot continuering van de exploitatie van de Betuweroute door KeyRail per 1-9-2013 zijn deze kosten eveneens buiten beschouwing gelaten.

De instandhoudingskosten voor de HSL worden gedragen door de Staat en zijn niet in het Beheerplan opgenomen. Deze kosten worden niet doorbelast via de gebruiksvergoeding en met de km's op het HSL-net wordt geen rekening gehouden voor de bepaling van de tarieven van de gebruiksvergoeding.

In het Beheerplan zijn echter wel enkele kleine kosten voor de HSL opgenomen. Deze worden voor de berekening van de kostenbasis eveneens niet meegenomen en worden afgetrokken van de kostencategorieën waar ze betrekking op hebben.

De bovengenoemde (kleine) kosten voor de Betuweroute en HSL die in de verschillende kostencategorieën van ProRail zijn opgenomen worden in de begrotingscyclus separaat bepaald. Deze worden vastgelegd in de planningstool SAP IP zoals dat in gebruik is binnen ProRail. In hoofdstuk 6 wordt inzichtelijk gemaakt hoe de kosten van Betuweroute en HSL zijn afgezonderd.

Netto Apparaatskosten

Lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en overige bedrijfslasten vormen samen de bruto-apparaatskosten. Onder de bruto-apparaatskosten vallen alle personeelskosten, inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement en aanverwante kosten, zoals huisvesting, automatisering, inhuur en advies. De netto-apparaatskosten zijn de resultante van de bruto-apparaatskosten minus de geactiveerde productie eigen bedrijf (zie Bijlage 5 begrippenlijst).

Financiële baten en lasten

ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten.

5.5 Bepaling integrale kostenbasis

Voor het bepalen van de integrale kostenbasis van de gebruiksvergoeding worden van de begrote totale kosten afgetrokken de daarin opgenomen kosten samenhangend met functiewijzigingen en met de Betuweroute en HSL. Deze worden separaat begroot en zijn vervolgens eenvoudig uit de begroting te halen.

Ook andere, separaat in de begroting opgenomen kosten voor de Betuweroute worden niet meegenomen.

Ook het saldo van de financiële baten en lasten wordt niet meegenomen omdat er geen relatie is van deze kosten met de te leveren diensten.

Hetgeen resteert is de **integrale kostenbasis voor de gebruiksvergoeding**. Hiermee is stap 1 van de methodiekbeschrijving (zie hoofdstuk 4) uitgevoerd.

6 Bepaling gebruiksgelateerdheid

Via de in paragraaf 5 beschreven bepaling van de integrale kostenbasis kan via **stap 2** worden afgeleid welke kostencategorieën met welke hoogte de basis vormen voor het bepalen van de kosten van de gebruiksvergoeding voor "het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzieningen".

In richtlijn 2001/14/EG wordt aangegeven dat als kostenbasis voor deze diensten een heffing vastgesteld wordt die gelijk is aan de kosten "die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien". Aangezien de overige diensten zijn geëlimineerd kan uit het geheel van de integrale kostenbasis de "heffing worden vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien". ProRail hanteert het begrip **gebruiksgelateerdheid**. Voor de manier van berekenen van de gebruiksgelateerdheid is het uitgangspunt dat kosten die samenhangen met het veilig berijdbaar en beschikbaar hebben van de infra beschouwd worden als niet gebruiksgelateerd. Kosten die samenhangen met het beschikbaar houden van de infra en waarbij er een relatie is met de productieomvang worden beschouwd als wel gebruiksgelateerd. Hieronder vallen zowel kosten die binnen een jaar variëren met de productieomvang (kleinschalig onderhoud, beheer, netto-apparaatskosten) als kosten die op langere termijn variëren met de productieomvang (grootschalig onderhoud en vervanging). Als uitgangspunt worden genomen de uitgaven in enig jaar. Voor gebruiksgelateerde vervangingen zou dat echter leiden tot grote schommelingen. Er is daarom gekozen deze uitgaven over 10 jaar te middelen, zodat een afvlakking van de schommelingen plaatsvindt. Er is niet voor gekozen om gebruiksgelateerde afschrijvingen in rekening te brengen omdat daar geen directe relatie ligt met de jaarlijks uitgaven. Via een (over 10 jaren) gemiddeld bedrag aan vervangingsinvesteringen wordt zowel voldaan aan de wens een relatie te hebben met de jaarlijkse uitgaven als met de gewenste afvlakking van jaarlijks schommelende uitgaven.

Uitgangspunt voor het bepalen van de gebruiksgelateerdheid is deze vast te stellen via empirisch vastgestelde relaties en op basis van bottom-up bepaalde kosten. Dit is zo uitgewerkt voor Beheer/KO/GO en voor (een deel van de) vervangingsinvesteringen. Voor een deel van transfer en de netto-apparaatskosten) is de gebruiksgelateerdheid nog niet op die manier vast te stellen en is op basis van expert judgement vastgesteld in welke mate er sprake is van gebruiksgelateerdheid. Voor transfer zijn de kosten daarnaast nog top-down vastgesteld.

6.1 Gebruiksgelateerdheid Beheer/KO/GO

Voor het totaal van de kostencategorie *Beheer (en calamiteitenorganisatie), Kleinschalig onderhoud en Grootschalig onderhoud* (kort samengevat Beheer/KO/GO) kan via empirische verbanden vastgesteld worden welk deel van het totaal van deze kostencategorie als gebruiksgelateerd kan worden beschouwd. Dit gebeurt aan de hand van het **bedrijfsmodel** van ProRail. In dit model wordt de relatie weergegeven tussen vervoersintensiteit en kosten. Dit gebeurt via de parameter fictief dagtonnage.

Het fictief dagtonnage is een parameter die Europees vastgestelde Invloedsfactoren zoals o.a. gewicht, snelheid en enkele materielekenmerken weergeeft. Dit fictief dagtonnage heeft een relatie met de kosten van slijtage van spoor en wissels. In het zogenaamde UIC-fiche 714/715, dat door de UIC (de Union de Chemin de Fer) wordt uitgegeven worden de factoren die onderhoud veroorzaken gezamenlijk via het fictief dagtonnage modelmatig weergegeven. Het bedrijfsmodel geeft vervolgens op basis van de hoogte van het (voor Nederland uitgewerkte) fictief dagtonnage weer welke relatie er is tussen kosten van het spoor en de vervoersintensiteit. De beschrijving van het bedrijfsmodel is opgenomen in bijlage 9, de berekeningswijze van het fictief dagtonnage is weergegeven in Bijlage 8. In een relatiegrafiek van het bedrijfsmodel (zie bijlage 11) wordt de relatie weergegeven tussen het fictief dagtonnage en de kosten van Beheer/KO/GO. Voor de kosten wordt alleen gekeken naar de regulier in gebruik zijnde spoorlijnen, de bijzondere spoorlijnen Betuweroute en HSL worden niet meegenomen.

Er kan worden bepaald hoe hoog het fictief dagtonnage in Nederland op een bepaald moment is, gegeven de hoogte van de factoren in het UIC-fiche. Bij dit fictief dagtonnage kan in de relatiegrafiek worden afgelezen welke onderhoudskosten daarbij horen. Uit de grafiek kan ook worden afgelezen

hoe hoog de onderhoudskosten zijn als het fictief dagtonnage op nul wordt gesteld. Het verschil is de hoogte van de onderhoudskosten als gevolg van het fictief dagtonnage. Door de onderhoudskosten te relateren aan de totale onderhoudskosten bij het vastgestelde fictief dagtonnage kan het percentage worden afgeleid waarmee de totale kosten van Beheer/KO/GO varieert met de vervoersomvang.

Voor de kosten van werken voor derden en voor aanvullende en ondersteunende diensten geldt dat deze niet met het fictief dagtonnage variëren en daarmee niet in het percentage gebruiksgelateerd zijn opgenomen.

Het model is gebaseerd op de relatie tussen gerealiseerde kosten, zoals opgenomen in de jaarrekening van ProRail en het fictief dagtonnage. Het model wordt jaarlijks aangepast aan de nieuwe gerealiseerde uitgaven van het afgelopen jaar. Daarmee kan ook de gebruiksgelateerdheid jaarlijks worden geactualiseerd.

Het bedrijfsmodel geeft een goede correlatie ($>0,9$) van het fictief dagtonnage met de gerealiseerde kosten voor KO/GO/Beheer.

6.2 Gebruiksgelateerdheid vervangingsinvesteringen

In het begrotingsproces worden de uitgaven van vervangingsinvesteringen begroot. In de Beheerplannen worden niet de afschrijvingen begroot. De reden hiervan is dat de begroting van werkelijke vervangingsinvesteringen een bottom-up proces is, waarbij rekening wordt gehouden met de staat van de infrastructuur en de risico's (en de onderlinge verbanden daartussen). Het is dynamischer dan het strikt hanteren van de afschrijvingen.

Omdat productieplannen kunnen resulteren in significante fluctuaties over de jaren heen, wordt in de nieuwe gebruiksvergoedingsystematiek een 10-jarig voortschrijdend gemiddelde berekend. Dit noemen wij steady state renewal (SSR). SSR/10 jaar wordt ook gehanteerd in de berekening van de lifecycle kosten, waarop ProRail stuurt.

Er zijn een aantal redenen voor het toepassen van SSR/10 jaar.

- ten eerste worden hiermee pleken en dalen genivelleerd,
- ten tweede wordt het ideaal-complex, waarbij de vervangingsinvesteringen uit de afschrijvingen worden bekostigd, dichter benaderd,
- ten derde worden bij toekomstige berekeningen nieuwe vervangingsmethodieken verwerkt waardoor de kostenschattingen nauwkeuriger zijn,
- ten vierde is op basis van het activa-register nauwkeurig vast te stellen welke activa moeten worden vervangen en wanneer dat haalbaar is, gegeven de pakketten en de gevolgen voor de treindienst.

Vervangingsinvesteringen op basis van SSR/10 jaar zijn daarmee een nauwkeurige benadering van de toekomstige afschrijvingen, gebaseerd op werkelijk geplande uitgaven. Op lange termijn zijn de jaarlijkse uitgaven aan vervangingsinvesteringen gelijk aan de afschrijvingen op vervangingswaarde.

Voor het modelleren van de relatie tussen vernieuwingskosten en gebruik is eerst vastgesteld voor welke systemen dat van toepassing is. Dat zijn alleen spoor en wissels: hoe meer tonnen daar over heen rijden hoe sneller deze onderdelen van de infrastructuur slijten en dus aan vervanging toe zijn. De andere systemen slijten niet door het gebruik, met uitzondering van de draad van het bovenleidingsstelsel. Die wordt echter buiten beschouwing gelaten omdat de draad slechts een klein onderdeel is van het totale energievoedingsstelsel, de levensduur lang is, de jaarlijkse vernieuwingskosten laag en er geen informatie bekend is over de relatie tussen gebruik en levensduur.

De mate waarin sprake is van gebruiksgelateerdheid is voor bovenbouwvernieuwing evenals voor de kostensoort Beheer/KO/GO uit het bedrijfsmodel af te leiden.

De relatiegrafiek voor bovenbouwvernieuwing (zie figuur 2 op blz 62) is opgebouwd uit twee assen: fictieve tonnen voor het gebruik en de gemiddelde jaarlijkse afschrijvingskosten voor de kosten. Daarvoor is niet meer nodig dan een levensduur in relatie tot het gebruik en een kostenkengetal. Die informatie is beschikbaar voor zowel het spoor als de wissels.

Bij het voor Nederland in een bepaald jaar geldende fictief dagtonnage is uit de grafiek af te lezen wat de gemiddelde jaarlijkse vervangingskosten voor spoor en wissels zijn. Ook de vaste kosten voor spoor en wissels bij een fictief dagtonnage van nul zijn uit het model bekend. De gebruiksgelateerde kosten zijn daarmee, net als bij Beheer/KO/GO te bepalen evenals het percentage dat gebruiksgelateerd is. Het model wordt jaarlijks geactualiseerd. De gebruiksgelateerdheid kan eveneens jaarlijks worden ge-update.

6.3 Gebruiksgelateerdheid onderhoud transfer

Ook voor de kostencategorie *Onderhoud Transfer* is een empirische relatie vastgesteld tussen het gebruik (het aantal reizigers op een station) en de kosten van een station. Daarnaast wordt echter ook op basis van expert judgement beoordeeld of een deel van deze kostencategorie, de zogenaamde centrale posten, gebruiksgelateerd is.

De totale kosten van de kostencategorie onderhoud transfer bestaan uit:

Schoonmaak en onderhoud	Gebr.ger
Inframutanten (schoonmaak en onderhoud)	Gebr.ger
NSP's (schoonmaak en onderhoud)	Gebr.ger
Hal en Fietsen stallingen	Gebr.ger
Inframutanten (niet schoonmaak en onderhoud)	Niet gebr.ger
Inframutanten (niet schoonmaak en onderhoud)	Niet gebr.ger
Energie	Niet gebr.ger
Sociale Veiligheid	Niet gebr.ger
Overige kosten (OZB, verzekeringen etc)	Niet gebr.ger

De centrale kosten bestaan uit energie, sociale veiligheid en overige kosten. De kosten worden als gebruiksgelateerd worden beschouwd omdat er geen relatie ligt met het aantal in- en uitstappers.

Voor het bepalen van de hoogte van de gebruiksgelateerde stationskosten wordt onderscheid gemaakt naar een drietal kostenniveaus:

1. Enerzijds zijn er de minimale kosten die gemaakt moeten worden om een station bij nul reizigers in stand te houden, zoals het minimale onderhoud dat gedaan moet worden zodat een station op ieder moment reizigers zou kunnen ontvangen.
2. Daarnaast worden er kosten gemaakt die ontstaan als er reizigers komen, deze kosten nemen niet per sé toe bij meer reizigers. Dit betreft het doen van onderhoud op een hoger niveau dan bij nul reizigers. Deze kosten zijn sterk afhankelijk van het type (Halte, Basis, Plus, Mega, Kathedraal) station. Voor definities van de stationsklasse zie paragraaf 8.3 Transfer
3. Tot slot zijn er kosten die direct samenhangen met het aantal reizigers. Hierbij gaat het voornamelijk om schoonmak en onderhoud van perrons, de fietsenstallingen en de hal.

Op basis van expertoordeel is vastgesteld dat 2 en 3 gebruiksgelateerd zijn. Op basis van de realisatie van de kosten van schoonmaak en onderhoud van haltes zijn vervolgens de minimale kosten van een station conform punt 1 bepaald (zie bijlage 16). Dit punt is vervolgens gebruikt voor een relatiegrafiek die de relatie tussen in- & uitstappers en realisatie van de kosten voor schoonmaak en onderhoud per station weergeeft (zie bijlage 17). De met deze methode berekende fictieve kosten voor onderhoud transfer komen goed overeen met de werkelijk gemaakte stationskosten: de gevonden relatie heeft een goede correlatie die minimaal 80% van de variabiliteit verklaard. De benadering van het bepalen van de gebruiksgelateerde kosten van onderhoud transfer minus de gemiddelde haltekosten blijkt daarmee goed bruikbaar.

6.4 Gebruiksgerelateerdheid netto-apparaatskosten

De gebruiksgerelateerde kosten in de kostencategorie netto-apparaatskosten worden op basis van expert judgement toegedeeld als gebruiksgerelateerd of niet.

De netto-apparaatskosten bestaan uit de personeelskosten van de mensen die bij de verschillende afdelingen werken. Deze afdelingen zijn Operatie (waaronder Verkeersleiding, ICT-services, Assetmanagement), Vervoer en Dienstregeling, Projecten en de staven (waaronder Financiën), zie ook organogram op biz 15.

In de directe uitvoering van de exploitatie van de treindienst zijn alleen mensen betrokken die bij Verkeersleiding en bij Vervoer en Dienstregeling werken.

Voor Verkeersleiding betreft het de treindienstleiders alsmede de calamiteitenorganisatie. Voor Vervoer en Dienstregeling betreft het de mensen die werken aan de capaciteitsverdeling. Voor de overige personeelsleden is geen directe relatie met de exploitatie van de treindienst vast te stellen.

De mensen die bij Vervoer en Dienstregeling aan de capaciteitsverdeling alsmede de treindienstleiders en de mensen die werken bij de calamiteitenorganisatie zijn direct te bepalen. Hun kosten zijn daarmee vanuit de begroting direct als gebruiksgerelateerd toe te wijzen.

6.5 Kostenbasis gebruiksvergoeding

De optelsom van de gebruiksgerelateerde delen van de kostencategorieën geeft de kostenbasis van de gebruiksvergoeding voor de diensten van het minimumtoegangspakket en de toegang tot voorzieningen (categorie 1 en 2). Daarmee is stap 2 van de methodiek ter bepaling van de tarieven van de gebruiksvergoeding uitgevoerd.

7 Toewijzing kosten naar diensten

In dit hoofdstuk wordt **stap 3** van de methodiek ter bepaling tarieven gebruiksvergoeding uit hoofdstuk 4 nader uitgewerkt: de bepaling van de kosten per dienst.

Uitgangspunt is dat de totale kosten die toegerekend worden aan de vier diensten treinpad, bovenleiding, transfer en emplacements: dienst opstellen gelijk zijn aan de kosten uit de kostenbasis voor de gebruiksvergoeding voor jaar X zoals uitgewerkt in Annex 1. Er worden geen inkomsten verwacht uit schaarstevergoedingen. De begrote opbrengsten blijven daarmee gelijk aan de begrote kosten.

Via de in hoofdstuk 5 beschreven methodiek van het bepalen van de kostenbasis zijn de gebruiksgelateerde kosten vastgesteld. De kosten voor de dienst transfer zijn daarbij apart bepaald. De kosten voor de dienst bovenleiding worden rechtstreeks uit de integrale begroting (Beheerplan) gehaald. De resterende kosten uit de kostenbasis betreffen de dienst treinpad en de dienst opstellen. Na bepaling van de kosten van opstellen wordt het resterende deel toegewezen aan de dienst treinpad.

De gebruiksfhankelijke kosten van de vier diensten worden intern opgesteld met behulp van een sjabloon. In dit sjabloon wordt per dienst naast de omschrijving van de dienst opgegeven op welke manier de kosten van de dienst zijn bepaald en welke kwantiteiten van de bijbehorende tariefdrager moeten worden verstrekt.

7.1 Treinpad

Voor de dienst treinpad (inclusief de dienst opstellen) is voor de onderhoudskostencategorieën (KO, GO en Beheer) en de bovenbouwvervangingsinvesteringen gekeken naar de relatie tussen de vervoersomvang door middel van fictief dagtonnage en de kosten van slijtage van spoor en wissels. Daarnaast is voor de kostensoort netto-apparaatskosten o.b.v. logica bepaald welk personeel bij de directe uitvoering van de exploitatie van de treindienst betrokken zijn. Dit betreffen de medewerkers treindienstleiding, de calamiteitenorganisatie en de mensen die werken aan de capaciteitsverdeling. Voor de definities van de begrippen treindienstleiding, calamiteitenorganisatie en capaciteitsverdeling zie Bijlage 5.

Het totaal van de op basis hiervan bepaalde gebruiksgelateerde kosten is uitgangspunt voor de kosten van de diensten treinpad, bovenleiding en opstellen. De kosten voor de dienst bovenleiding (zie paragraaf 7.2) en opstellen (zie paragraaf 7.4) worden separaat bepaald. De overblijvende kosten worden toegerekend aan de dienst treinpad.

7.2 Bovenleiding

De kosten die toegerekend worden aan de dienst bovenleiding worden gevormd door de transportkosten van de Netbeheerders. Dit zijn de kosten die leveranciers van elektrische tractie-energie aan ProRail in rekening brengen voor de aflevering van tractie-energie op het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem t.b.v. voeding voor de treinen. De transportkosten van de Netbeheerders bestaan uit de volgende zes componenten:

- a. periodieke aansluitvergoeding;
- b. vastrecht transportdienst;
- c. maximaal afgenomen vermogen;
- d. gecontracteerd transportvermogen;
- e. systeemdiensten;
- f. en de kosten meetverantwoordelijkheid tractieaansluitingen.

De componenten c, d en e zijn de grootste kostencategorieën en zijn transportafhankelijk, dit betekent dat als het energieverbruik toeneemt ook de kosten hoger worden. Aangezien de transportkosten van de Netbeheerders grotendeels bepaald worden door het energieverbruik is gekozen om de complete transportkosten van de Netbeheerders volledig als kosten voor de dienst bovenleiding aan te merken.

In het Beheerplan worden de transportkosten van de Netbeheerders per jaar begroot binnen de kostensoort Beheer en calamiteitenorganisatie: nutskosten infrastructuur: tractie energie regulier net. De begrote kosten zijn gebaseerd op de gerealiseerde kosten van Beheerplan x-2 en de werkelijke meterstanden per onderstation voor het jaar x-2 (voor de tijdslijn van de tot standkoming van de tarieven gebruiksvergoeding zie Bijlage 13). Op basis van de toekomstige vervoersprognose opgesteld door Capaciteitsverdeling wordt jaarlijks door Asset Management de vermogensbehoefte per onderstation geschat voor de toekomstige jaren. Opgeteld levert dat het totaal aan verwachte transportkosten van de Netbeheerders, de basis voor de dienst bovenleiding.

7.3 Transfer

De kosten toe te rekenen aan de dienst transfer worden rechtstreeks uit de kostenbasis overgenomen. De berekeningswijze is vermeld in hoofdstuk 6. In het Beheerplan worden de totale transferkosten (Onderhoud Transfer) per jaar apart begroot verdeeld naar diverse onderliggende kostencategorieën. De onderliggende kostencategorieën staan niet in het Beheerplan vermeld en staan in de administratie in totaal op één kostencategorie, maar zijn wel te schelden naar activiteiten op basis van de projectenadministratie.

Basis voor de toe te rekenen kosten zijn de gerealiseerde kosten voor schoonmaak en onderhoud voor perrons met de transferruimtes, hal en de fietsstallingen van het jaar x-2 en de schoonmaak- en onderhoudscontracten voor de toekomstige jaren.

7.4 Emplacementen: opstellen

De begrote kosten toe te rekenen aan de dienst emplacementen voor gebruik van opstel- en rangeersporen zijn niet één op één uit het Beheerplan te halen. Ook zijn de gerealiseerde kosten voor deze dienst niet één op één uit gerealiseerde kosten vanuit de administratie (SAP) te halen.

Uitgangspunt voor de toerekening van de kosten aan de dienst opstellen is dat de dienst in principe wordt aangeboden op zijsporen. De zijsporen zijn aangelegd voor het bereiken van de emplacementen en voor het opstellen en rangeren e.d. op de emplacementen van zowel vervoerders als aannemers.

Voor definitie hoofd-, zij-, opstel- en rangeerspoor zie Bijlage 5.

De kosten, die toegerekend worden aan de dienst opstellen worden daarom bepaald op basis van het bedrijfsmodel van ProRail. Dit model geeft per soort infraobject de kosten KO, GO en Beheer van het realisatiejaar Beheerplan x-2. Voor de tijdslijn van de tot standkoming van de tarieven gebruiksvergoeding zie Bijlage 13. Een infraobject is bijvoorbeeld kunstwerk of station of zijspoor. Naast de kosten zijn ook de volumina van de infraobjecten van het realisatiejaar Beheerplan x-2 toegevoegd, zodat de kosten per infraobject kunnen worden bepaald. De volumina van de infraobjecten komen uit de activa-administratie uit SAP gecombineerd met het meerjarenvervangingsplan. Gebruik wordt gemaakt van het meerjarenvervangingsplan omdat daar de verdeling in hoofdspoor en zijspoor staat terwijl dit niet staat in de activa-administratie. Output van dit jaarlijkse proces is het overzicht Instandhoudingskosten KO, GO en Beheer van het meest recente realisatiejaar Beheerplan x-2.

De toe te rekenen kosten aan de dienst opstellen zijn de kosten KO, GO en Beheer voor de zijsporen inclusief de kosten KO, GO en Beheer voor de wissels in de zijsporen. Dit is exclusief de kosten toe te rekenen aan de aannemers omdat deze niet worden gefactureerd aan de aannemers. Deze kosten

worden meegenomen in de toe te rekenen kosten aan de dienst treinpad. De kosten toe te rekenen aan de aannemers worden bepaald o.b.v. de meest recente inzichten (jaardienstaanvraag Beheerplan x). De hoeveelheid aangevraagde opstelcapaciteit voor aannemers voor een dienstregelingsjaar worden bepaald en vervolgens uit de toe te rekenen kosten voor de dienst opstellen gehaald.

8 Bepaling tariefdrager per dienst

Hoofdstuk 8 bevat de uitwerking van het eerste deel van stap 4 van de methodiek ter bepaling tarieven gebruiksvergoeding uit hoofdstuk 4: de bepaling van de tariefdrager per dienst.

Uitgangspunt bij de keuze van de tariefdrager per dienst is dat de tariefdrager zoveel mogelijk een relatie heeft met de kosten en dat realisatie van de kwantiteiten van deze tariefdragers tijdig, juist en volledig te bepalen zijn.

De vastgestelde tariefdragers per dienst zijn:

Nummers	Tariefdrager
1	treinpad aantal treinkilometers
2	bovenleiding aantal elektrische treinkilometers
3	transfer aantal halteringen
4	opstellen aantal meter opstelspoor

tabel 8.0.1 overzicht tariefdragers per dienst

In de paragrafen 8.1 tot en met 8.4 zijn de tariefdragers van de dienst treinpad, bovenleiding, transfer en opstellen uitgewerkt. Paragraaf 8.5 betreft de beschrijving van de bepaling van de kwantiteiten per tariefdrager.

8.1 Treinpad

Uitgangspunt voor de tariefdrager van de dienst treinpad is dat deze gebaseerd is op de kostendrager van deze dienst. Derhalve is gekozen voor de tariefdrager treinkilometer gekoppeld aan gewichtsklassen.

Bij het bepalen van de toe te rekenen kosten aan de dienst treinpad is gekeken naar de relatie tussen de vervoersomvang door middel van fictief dagtonnage en de kosten van slijtage van spoor en wissels. De eenheid van fictief dagtonnage is fictieve ton per kilometer spoor. Het fictief dagtonnage is een vermenigvuldiging van het statische dagtonnage en een stootfactor. Het statisch dagtonnage wordt uitgedrukt in ton per kilometer spoor en wordt bepaald aan de hand van de totale gerealliseerde tonkilometers (treinkilometer maal tonnage) en de totale lengte spoor. De stootfactor is afhankelijk van de baanvaknelheid en het soort vervoer (reizigers- en goederenvervoer). Voor een uitgebreide uitleg zie Bijlage 8. Vanuit het bedrijfsmodel zoals beschreven in hoofdstuk 5 en 6 en bijlage 9 is gebleken dat er een degressief verband is tussen de gebruiksafhankelijke kosten voor treinpad en het fictieve dagtonnage.

Als rekening zou worden gehouden met de elementen tonkilometers, snelheid en soort vervoer in relatie tot de toegerekende kosten voor treinpad, dan zou uitgebreide complexe formules ontstaan voor de tariefstelling voor de dienst treinpad met een tariefdrager treinkilometer en een tariefdrager in combinatie met tonnage. Om invulling te geven aan:

- de behoefte vanuit de markt;
 - de historische ontwikkeling (methodiek van tariefdrager met treinkilometer en gewichtsklassen is reeds ingevoerd voor de gebruiksvergoedingstarieven voor 2013);
 - en eenvoud van berekening voor zowel vervoerder als ProRail van de gebruiksvergoeding;
- is gekozen voor een tariefdrager treinkilometer gekoppeld aan gewichtsklassen waarbij voor de tariefstelling rekening gehouden wordt met het degressieve verband tussen de gebruiksafhankelijke kosten en tonnage en het soort vervoer.

ProRail

Gewichtsklassen:

1. 0 - 180 ton (m.n. regionale reizigerstreinen)
2. 181 - 320 ton (m.n. reizigerstreinen hoofdrailnet)
3. 321 - 600 ton (m.n. Internationale reizigerstreinen)
4. 601 - 1800 ton (m.n. lege unit cargo, feeder treinen en natte bulk treinen)
5. 1801 - 3000 ton (m.n. containershuttles)
6. > 3000 ton (m.n. kolentreinen en ertstreinen).

De losse locomotieven en het ledig materieel voor goederenvervoer vallen voornamelijk in de laagste gewichtsklassen. De treinkilometers worden bepaald uit de systemen van verkeersleiding, de gewichtsklassen kunnen worden bepaald via metingen uit Quo Vadis, waar nodig aangevuld met normgewichten.

8.2 Bovenleiding

Voor de dienst bovenleiding is elektrische treinkilometer gekozen als de tariefdrager gekoppeld aan gewichtsklassen.

Net als bij de dienst treinpad is het uitgangspunt voor de tariefdrager van de dienst treinpad is dat deze gebaseerd is op de kostendrager van deze dienst.

De transportkosten die met deze dienst worden verrekend hangen samen met de afgenomen hoeveelheid elektrische energie. De hoeveelheid elektrische energie die in een jaar verbruikt wordt is o.a. afhankelijk van de lengte van het traject (hoeveelheid gereden treinkilometers) met elektrisch materieel, het gewicht van de elektrisch aangedreven trein, materieeltype en de snelheid van deze trein. Dit zijn dezelfde aspecten die van toepassing zijn bij de dienst treinpad, alleen gaat het bij bovenleiding specifiek om de elektrische elementen. Daarom is voor de dienst bovenleiding gekozen voor de tariefdrager elektrische treinkilometer met dezelfde gewichtsklasse-indeling als bij de dienst treinpad en hetzelfde degressieve verloop van de tarieven.

De elektrische treinkilometers kunnen worden bepaald uit een koppeling van de verkeersleidingssystemen waar de treinkilometers uit worden gehaald en met metingen uit Quo Vadis waaruit, naast de gewichtmetingen, ook het materieeltype kan worden afgeleid.

8.3 Transfer

Voor de dienst transfer is gekozen voor de tariefdrager haltering gekoppeld aan stationsklasse en treinklassen.

Ook voor de dienst transfer geldt dat het uitgangspunt is dat de tariefdrager gebaseerd is op de kostendrager van deze dienst.

De kosten per stationsklasse van de dienst transfer zijn afhankelijk van het voorzieningsniveau van een station in combinatie met de hoeveelheid reizigers in een trein. Aangezien het aantal reizigers door ProRail niet wordt gemeten maar een haltering van een trein wel, is gekozen voor de tariefdrager haltering. Deze wordt gevarieerd met enerzijds het voorzieningsniveau van een station via vijf stationsklassen, anderzijds met de hoeveelheid reizigers in een trein via de drie treinklassen.

De stationsklassen zijn gedefinieerd zoals opgenomen in de Netverklaring van ProRail op www.prorail.nl onder Dienstengroep 'Transfer':

- Kathedraal: meer dan 75.000 in/uitstappers per dag.
- Mega: tussen de 25.000 en 75.000 in/uitstappers per dag
- Plus: tussen de 10.000 en 25.000 in/uitstappers per dag
- Basis: tussen de 1.000 en 10.000 in/uitstappers per dag
- Halte: minder dan 1.000 in/uitstappers per dag.

ProRail

Bij de laatste twee categorieën is deels het voorzieningenniveau meegenomen als onderscheid. De indeling in stationsklassen vindt primair plaats op basis van begrote aantallen in- en uitstappers, maar een station wordt daarnaast ingedeeld in de klasse 'halte' als de oppervlakte van de aanwezige transferruimte kleiner is dan 2000 m² waarvan minder dan 20% overkapt; een station waar liften en/of roltrappen aanwezig zijn wordt steeds ingedeeld in de klasse 'basis' of hoger.

De indeling naar treinclassen is gedefinieerd zoals opgenomen in de Netverklaring van ProRail op www.prorail.nl onder Dienstengroep 'Transfer':

- Treinklasse A; trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 15% van de stations niet bedient.
- Treinklasse B; trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 50% van de stations niet bedient of die deel uitmaakt van een treinserie waarvan tenminste 90% wordt gereden in een samenstelling met niet meer dan 150 zitplaatsen.
- Treinklasse C; treinen voor personenvervoer zonder voorwaarden met betrekking tot percentages niet-bedienende stations.

De indeling van de treinen per treinserie naar de treinclassen wordt o.b.v. de jaardienst bepaald en vastgelegd in de toegangsovereenkomsten met de vervoerders.

Aangezien er vijf stationsklassen zijn in combinatie met drie treinclassen resulteert dit in 15 tariefklassen voor de dienst transfer.

Voor de tariefstelling op basis van de treinclassen is gekozen voor de vaste verdeling van de kosten naar de treinclassen: 75% voor A, 100% voor B en 125% voor C. Tot deze verdeling is gekomen vanuit de gedachte dat treinen uit treinklasse A minder reizigers vervoeren dan uit treinklasse B. Treinklasse C vervoert vervolgens weer meer reizigers dan treinklasse B. Uit onderzoek wat in het verleden gehouden is, is gebleken dat gemiddeld in een treinklasse A op de grote stations 1000 in/uitstappers zijn op een gemiddelde werkdag tegen 1700 bij een treinklasse C. Bij kleine stations is het verschil minder maar vergelijkbaar als basis voor het tariefsverschil.

8.4 Opstellen

Voor de dienst opstellen binnen de dienstengroep emplacementen is gekozen voor de tariefdrager meter opstelspoor per dienstregelingjaar gekoppeld aan CBG- (centraal bediend gebied) of NCBG- (niet- centraal bediend gebied) spoor afhankelijk of de sporen in de centrale beveiliging zijn opgenomen, dan wel dat de bediening handmatig door de vervoerder wordt uitgevoerd, zie ook Bijlage 5, Begrippenlijst.

Voor de dienst opstellen is het niet mogelijk om de tariefdrager direct te koppelen aan een van de kostendrager van deze dienst: fictief dagtonnage en/of aan de werkzaamheden van treindienstleiding, de calamiteitenorganisatie en capaciteitsverdeling (zie paragraaf 7.1). Van de werkzaamheden van de betrokken medewerkers is niet bekend wat de kostendragers zijn. Daarnaast staat er geen meetapparatuur op de opstel- en rangeerterreinen voor het meten van de gewichten van de treinen (systeem QuoVadis) en om te registreren (systeem VKL) hoeveel afstand de treinen afleggen op en naar de opstel- en rangeerterreinen. Hierdoor zijn de trein- en tonkilometers op en naar de opstel- en rangeerterreinen per vervoerder niet te bepalen.

Als tariefdrager voor de dienst opstellen is gekozen voor meter opstelspoor per dienstregelingsjaar gekoppeld aan CBG en NCBG. Deze tariefdrager is namelijk vanuit de meest recente inzichten te begroten via de gereserveerde capaciteit per vervoerder bij de jaardienstverdeling. Vervoerders kunnen vervolgens zelf gedurende het jaar besluiten of zij capaciteit willen teruggeven of extra willen aanvragen. Zie Netverklaring onder de dienst opstellen.

8.5 Bepaling kwantiteiten tariefdragers

Uitgangspunt voor de kwantiteiten van de tariefdragers is dat deze gebaseerd is op factureerbare prestaties. De kwantiteiten m.b.t. vervoerders die in opdracht van ProRail gebruik maken van het spoorwet, zoals die van sandite rijden en van de aannemers, worden in deze prestaties niet meegenomen.

De uitvraag van kwantiteiten van de tariefdragers wordt meegenomen in de interne uitvraag voor het opstellen van het Beheerplan d.m.v. een sjabloon. In het sjabloon is per dienst de begrotingswijze met de uitgangspunten van de tariefdrager uitgewerkt. Zowel de kwantiteiten als de begrote kosten zijn vastgelegd in de planningstool van ProRail (SAP Integrated Planning). Uitgangspunt is de trendverwachting van de ontwikkeling in de kosten en de kwantiteiten.

De kwantiteiten t.b.v. de dienst treinpad, bovenleiding en transfer zijn opgenomen in het Beheerplan o.b.v. de opgestelde voorjaarsprognose X-3 dat input is voor het Beheerplan X-2. Vanaf 2012 zal in de voorjaarsprognose het gewenste detailniveau van de begrote kwantiteiten opgenomen worden.

9 Tarieven

Hoofdstuk 9 beschrijft het slotstuk van stap 4: de berekening van de tarieven van de diensten door de begrote kosten per dienst te delen door kwantiteiten per tariefdrager. Uitgangspunt is dat de begrote kwantiteiten maal het tarief gelijk is aan het totaal aan toe te rekenen kosten voor de betreffende dienst.

9.1 Treinpad

In het Beheerplan worden de kwantiteiten van treinkilometers naar de gewichtsklassen begroot voor een periode van 10 jaren. De tarieven per gewichtsklasse worden vervolgens berekend waarbij de tarieven degressief stijgen met hetzelfde degressieve verloop als de kosten volgens het bedrijfsmodel.

9.2 Bovenleiding

In het Beheerplan worden de kwantiteiten van elektrische treinkilometers naar de gewichtsklassen begroot voor een periode van 10 jaren. De tarieven per gewichtsklasse worden berekend waarbij de tarieven degressief stijgen met hetzelfde degressieve verloop als de kosten volgens het bedrijfsmodel.

9.3 Transfer

Door de toegerekende kosten uit het begrotingsjaar X verdeeld over de stationsklassen rekeninghoudende met de vaste verdeling van de kosten naar de treinklassen zoals beschreven in paragraaf 8.3 te delen door de begrote aantal halteringen per stationsklasse (begroot in het Beheerplan) naar treinklassen voor het begrotingsjaar X worden de tarieven voor de dienst transfer per stationsklasse in combinatie met treinklasse berekend. Dit resulteert in 15 tarieven.

9.4 Emplacementen: opstellen

De kosten toegerekende aan de dienst opstellen worden verdeeld over de kwantiteiten gesplitst naar CBG en NGB op basis van de factureerbare hoeveelheid opstel- en rangeersporen CBG/NCBG opgenomen in het Beheerplan voor elk van de begrotingsjaren. Bij het berekenen van de tarieven voor CBG en NCBG wordt het tarief zodanig gecorrigeerd dat in totaliteit de tarieven maal de kwantiteiten gelijk zijn aan het totaal aan toegerekende kosten voor de dienst opstellen..

10 Indexering & toepassing systematiek

In hoofdstuk 4 t/m 9 vastgelegde methode geldt voor een periode van 5 jaren. Dit betreft:

- de wijze van bepaling van de kostenbasis en gebruiksgelateerdheid,
- de wijze waarop de gebruiksgelateerde kosten worden toegerekend aan diensten en
- de wijze waarop het tarief wordt vastgesteld.
- de percentages van de gebruiksgelateerde kosten

Voor elk specifiek jaar worden de tarieven bepaald door de in hoofdstuk 4 t/m 9 vastgelegde methode toe te passen op de kosten en kwantiteiten van het betreffende jaar zoals opgenomen in het meest actuele door de Minister goedgekeurd Beheerplan. Deze tarieven worden gepubliceerd in de ontwerp Netverklaring van het betreffende jaar en na consultatie in de definitieve Netverklaring. Vervolgens vindt contractering plaats middels de Toegangsovereenkomsten waarbij de in de definitieve Netverklaring opgenomen tarieven worden geïndexeerd..

Als voorbeeld is dit uitgewerkt voor het jaar X.

januari X-2	Beheerplan X-2, Jaarplak X voor kosten en kwantiteiten met prijspeil X-3
zomer X-2	Berekenen tarieven met generieke methode
zomer X-2	Accountantscontrole op berekende tarieven
september X-2	Publicatie tarieven ontwerpnetverklaring in prijspeil X-1
december X-2	Publicatie tarieven definitieve netverklaring in prijspeil X-1
zomer X-1	Indexering tarieven naar prijspeil X middels CPI (bijlage 2 Centraal Economisch Plan)
november X-1	Sluiten Toegangsovereenkomst voor jaar X
december X-1	Bepalen hoogte voorschotfactuur o.b.v. gecontracteerd gebruik.
Jaar X	Maandelijkse afrekening o.b.v. gebruik.

Schematisch is één en ander weergegeven in Bijlage 13.

11 Borging en toetsing

11.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven we hoe ProRail bij het opstellen van een nieuwe methodiek voor het Gebruiksvergoedingstarief heeft geborgd dat de methodiek voldoet aan een aantal kwaliteitscriteria. In paragraaf 11.2 benoemen we de betreffende kwaliteitscriteria en in paragraaf 11.3 geven we de processtappen van methodiekontwikkeling en toetsing aan de criteria aan.

11.2 Kwaliteitscriteria

ProRail streeft naar een methodiek voor de gebruiksvergoeding die transparant en traceerbaar is, opdat eenduidig is vast te stellen dat de methodiek voldoet aan Europese en Nederlandse regelgeving en dat de juiste kosten op de juiste wijze worden doorbelast. Binnen die regelgeving zijn de belangrijkste eisen dat:

- het totaal van door te belasten kosten niet hoger is dan de begrote kosten van het betreffende jaar
- dat uitsluitend kosten worden doorbelast die direct voortvloeien uit exploitatie van de treindienst
- dat deze door te belasten kosten blijken uit de administratie van ProRail

Aleen met een transparante en traceerbare methodiek die aantoonbaar gebaseerd is op de bedrijfsadministratie van ProRail, is het mogelijk vast te stellen dat aan deze eisen wordt voldaan. Bij de ontwikkeling van de nieuwe gebruiksvergoedingsmethodiek is daarom getoetst op de volgende aspecten:

- duidelijkheid en eenduidigheid van de methode
- het gebruik van de juiste brongegevens uit de bedrijfsadministratie van ProRail
- het juist uitvoeren van de in de methode beschreven berekeningen

11.3 Processtappen in kwaliteitsbewaking

Bij de ontwikkeling van de onderhavige systematiek zijn op verschillende momenten in- en externe ondersteuning verleend / toetsen uitgevoerd op het voldoen aan de genoemde kwaliteitscriteria. Die toetsen zijn door verschillende partijen uitgevoerd. Hieronder behandelen we toetsen per ieder van die partijen.

Corporate Audit ProRail

Het project voor de totstandkoming van een nieuw gebruiksvergoedingstarief heeft zich laten ondersteunen door auditors van de afdeling Corporate Audit van ProRail. Zij hebben gedurende het project de traceerbaarheid en controleerbaarheid van tarief bewaakt, alsmede de aansluiting de methodiek op de bedrijfsadministratie. Zij hebben geen beoordelende rol op het eindproduct gehad.

NMa

De NMa heeft in een aantal stappen de nieuwe methodiek beoordeeld op het voldoen aan de Europese en Nederlandse regelgeving. Met name daar waar de regelgeving ruimte voor interpretatie laat, heeft zij geholpen om de vertaling van regelgeving naar de ProRail situatie te maken. Hieruit is een toetsingskader voortgekomen dat door de NMa is gehanteerd bij hun toetsing van de methodiek. Door deze ondersteuning is een methodiek ontstaan die voldoet aan Europese en Nederlandse regelgeving.

EY

ProRail heeft Ernst & Young Advisory gevraagd de concept methodiek te toetsen op transparantie en traceerbaarheid. EY heeft hierover in januari 2012 een rapport van bevindingen opgeleverd (zie bijlage XX) (noot: bijlage komt t.z.t.). De manco's die in dat rapport worden genoemd, zijn door ProRail verbeterd in de nu voorliggende versie van de methodiek. De wijze waarop ProRail met de door EY

ProRail

geconstateerde manco's is omgegaan, staat vermeld in bijlage XX met het EY bevindingsrapport
(noot: bijlage komt t.z.t.).

Door deze toets van EY en het opvolgen van hun bevindingen door ProRail is de methodiek traceerbaar en eenduidig. Dit betekent dat in de methodiek overal duidelijk is hoe het gebruiksvergoedingstarief tot stand komt en welke gegevens voor de berekening worden gebruikt.

In een later stadium zal EY accountants worden gevraagd vast te stellen dat de bij de berekening van de tarieven daadwerkelijk gegevens zijn gebruikt, die afkomstig zijn van de geëigende bronnen in de bedrijfsadministratie van ProRail.

Bijlage 1. Spoorwegwet Artikel 62 en 63

§ 6. Gebruiksvergoeding

Artikel 62

1. Behoudens het tweede, derde en vijfde lid bedragen de begrote opbrengsten van de gebruiksvergoeding niet meer dan de begrote kosten ter zake van de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur in dat jaar voor de beheerder.
2. Met betrekking tot bij algemene maatregel van bestuur aangewezen hoofdspoorweginfrastructuur kan een gebruiksvergoeding worden overeengekomen die mede strekt ter dekking van door een ander dan de beheerder gedane uitgaven voor de aanleg van die infrastructuur.
3. Er kan een verhoging worden overeengekomen voor het gebruik van overbelaste hoofdspoorweginfrastructuur gedurende periodes van overbelasting en voor de kosten van milieueffecten van het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur die niet in de begrote kosten van de beheerder zijn opgenomen.
4. Er kan een korting als bedoeld in artikel 9 van richtlijn 2001/14/EG worden overeengekomen.
5. Er kan een aftrek dan wel bijtelling worden overeengekomen in verband met optredende verstoringen en met het oog op verbetering van de prestaties van het spoorweganet.
6. Er kan worden overeengekomen dat de gebruiksvergoeding ook verschuldigd is voor overeengekomen capaciteit die niet wordt gebruikt.
7. De overeengekomen gebruiksvergoeding voldoet aan de artikel 4, vierde en vijfde lid, 7 tot en met 12 en 26, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG.
8. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de maatstaven en nadere regels over de hoogte van de gebruiksvergoeding.
9. De voordracht voor een krachtens het achtste lid vast te stellen algemene maatregel van bestuur wordt niet eerder gedaan dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

Artikel 63

1. Onderhandelingen tussen een gerechtigde en de beheerder betreffende de hoogte van de gebruiksvergoeding zijn niet toegestaan dan na een melding aan en onder toezicht van de raad van bestuur NMa.
2. De raad van bestuur NMa legt, indien de onderhandelingen naar zijn oordeel in strijd zijn met richtlijn 2001/14/EG, aan de overtreder zo nodig een last onder dwangsom op. Aan de last kunnen voorschriften worden verbonden inzake het verstrekken van gegevens aan de raad van bestuur NMa. De artikelen 54a, 62 en 65 van de Mededingingswet zijn van overeenkomstige toepassing.

Bijlage 2. EU-Richtlijn 2001/14/EG, Artikel 7 t/m 12

Artikel 7 Heffingsbeginselen

1. De rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur worden aan de infrastructuurbeheerder betaald, die ze aanwendt om zijn bedrijf van middelen te voorzien.
2. De lidstaten kunnen verlangen dat de infrastructuurbeheerder alle nodige gegevens over de opgelegde heffingen verstrekt. De infrastructuurbeheerder moet daartoe kunnen aantonen dat de infrastructuurrechten die aan elke exploitant daadwerkelijk, overeenkomstig de artikel 4 tot en met 12, in rekening worden gebracht, voldoen aan de methodologie, voorschriften en, indien van toepassing, schalen van de netverklaring.
3. Onverminderd de leden 4 en 5 en artikel 8 wordt voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzieningen een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.
4. De infrastructuurheffingen kunnen een heffing omvatten voor het capaciteitsgebrek van gespecificeerde infrastructuursegmenten tijdens periodes van overbelasting. L 75/34 NL Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen 15.3.2001
5. De heffingen voor het gebruik van de infrastructuur kunnen worden gewijzigd in verband met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Een dergelijke wijziging moet variëren met de omvang van het veroorzaakte effect. Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is. Bij ontbreken van een vergelijkbaar heffingsniveau voor milieukosten bij andere concurrerende takken van vervoer, mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Indien een vergelijkbaar niveau van heffing van milieukosten voor het spoor en de concurrerende takken van vervoer is ingevoerd en indien dit extra inkomsten oplevert, bepalen de lidstaten voor welke doeleinden deze inkomsten worden gebruikt.
6. De gebruiksrechten als bedoeld in de leden 3, 4 en 5, mogen worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal treindiensten en tijden, ten einde ongewenste onevenredige schommelingen te vermijden. Toch dient de relatieve omvang van de infrastructuurrechten te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.
7. Dit artikel is niet van toepassing op de levering van de in punt 2 van bijlage II genoemde diensten. Desondanks wordt bij de vaststelling van de prijzen voor de verlening van de in punt 2 van bijlage II genoemde diensten rekening gehouden met de concurrentiepositie van de spoorwegen.
8. Indien diensten die in de punten 3 en 4 van bijlage II als aanvullende of ondersteunende diensten zijn opgenomen, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor deze diensten geheven rechten gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.
9. Voor capaciteit die voor infrastructuuronderhoud wordt gebruikt, kunnen rechten worden geheven. Deze rechten mogen niet hoger zijn dan het als gevolg van het onderhoud door de infrastructuurbeheerder geleden netto-inkomensverlies.

Artikel 8 Uitzonderingen op de heffingsbeginselen

1. Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, kan een lidstaat, zo de markt dit aankan, extra heffingen toepassen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie, met name van het internationale goederenvervoer per spoor, wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren. Het niveau van de heffingen mag echter niet uitsluiten dat van de infrastructuur gebruik wordt gemaakt door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen.

2. Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of projecten die niet langer dan vijftien jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn voltooid, kan de Infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijnkosten van dergelijke projecten hogere heffingen bepalen of blijven bepalen indien deze de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit vergroten en anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden. Een dergelijke heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.

3. Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale rechten van elke Infrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde rechten gelden. De Infrastructuurbeheerder stipuleert in zijn netverklaring dat de tarifieringsregeling aan deze voorschriften voldoet voorzover zulks mogelijk is onder naleving van het zakengeheim.

4. Indien een Infrastructuurbeheerder de essentiële onderdelen van de tarifieringsregeling, als bedoeld in lid 1, wenst te wijzigen, dan maakt hij die ten minste drie maanden van tevoren openbaar.

Artikel 9 Kortingen

1. Onverminderd de artikelen 81, 82, 86 en 87 van het Verdrag en niettegenstaande het bepaalde in artikel 7, lid 3, van deze richtlijn, dient elke door de Infrastructuurbeheerder toegekende korting op de gebruiksrechten die, ongeacht de dienst, van een spoorwegonderneming worden geheven, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

2. Met uitzondering van lid 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de Infrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van de hoogte van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die reeds in de geheven rechten zijn verrekend.

3. Infrastructuurbeheerders kunnen, voor gespecificeerde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de infrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen, of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd. 15.3.2001 NL Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L 75/35.

4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op rechten die voor een welbepaald infrastructuursegment worden geheven.

5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.

Artikel 10 Compensatieregelingen voor niet betaalde kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur

1. De lidstaten mogen een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen om voor het gebruik van spoorweginfrastructuur de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan wordt aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend, te compenseren voorzover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

2. Indien een exploitant die compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, moet de compensatie gepaard gaan met vergelijkbare voordelen voor gebruikers.

3. De gebruikte methode en de verrichte berekeningen moeten bekendgemaakt worden. Met name moeten de specifieke niet-gedekte kosten van de concurrerende vervoersinfrastructuur die vermeden worden, aangetoond kunnen worden en moet erop toegezien worden dat de regeling op niet-discriminerende voorwaarden op ondernemingen wordt toegepast.

4. De lidstaten zien erop toe dat een dergelijke regeling verenigbaar is met de artikel 73, 87 en 88 van het Verdrag.

Artikel 11 Prestatieregeling

1. Heffingsregelingen voor infrastructuur dienen via een prestatieregeling spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Dit kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.
2. De grondbeginselen van de prestatieregeling gelden voor het gehele net.

Artikel 12 Reserveringsheffingen

Infrastructuurbeheerders mogen voor aangevraagde, maar niet-gebruikte capaciteit een passende heffing toepassen. Die heffing dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. De infrastructuurbeheerders moeten te allen tijde in staat zijn aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruik maken.

Bijlage 3. Beleidskader voor de gebruiksvergoeding p.m.

Bijlage 4. Resultaat onderzoek naar best practice

Memo Intern

Aan Projectgroep tarieven 2013 Van

Datum 17 mei 2011 Telefoonnummer
Opzakecode 2824959 Faxnummer
Bijgevoegd E-mail
Onderwerp Best practice
gebruiksvergoeding

Inleiding

In verschillende documenten wordt ProRail gevraagd de methodiek van de gebruiksvergoeding aan te passen aan de best practice (NMA, IenM). Derhalve is onderzocht wat als best practice mag worden beschouwd. De conclusie is: er geldt op dit moment geen methodiek als best practice. Onderstaand worden eerst de onderzoeken benoemd naar de best practice. Vervolgens worden ook de conclusies m.b.t. de best practice uit verschillende internationale werkgroepen aangegeven. Tot slot wordt de conclusie m.b.t. de GV-methodiek 2013/2014 aangegeven.

Onderzoeken naar de best practice

Er zijn de afgelopen jaren diverse onderzoeken gedaan naar de best practice van de gebruiksvergoeding. De RailCalc (2008) studie leverde vooral op een voorstel voor de inrichting van de administratieve informatie. Deze zou gebaseerd moeten zijn op activity-based costing waarmee de benodigde gegevens om tarieven op te baseren altijd te vinden zouden moeten zijn. Er werd geen best practice gepresenteerd. Wel werd een model waargegaven waaraan de gebruiksvergoeding idealiter zou moeten voldoen. De conclusies van RailCalc zijn niet overgenomen omdat de politieke en administratieve gevolgen voor veel landen onacceptabel zijn.

Door een werkgroep van CER/EIM/Unife is eveneens onderzocht wat als best practice kan worden beschouwd. Hoewel de uitwisseling van informatie als erg nuttig werd beschouwd is geen best practice aangewezen. In plaats daarvan zijn een aantal gehanteerde methodieken beschreven (zie notitie Rail Charging and Accounting Schemes in Europe. Case studies from six countries, mei 2008), zonder deze van een beoordeling te voorzien.

Door de onderzoeksgroep Cabin zijn van alle modaliteiten in veel landen de methodieken van de gebruiksvergoeding beschreven. Ook hier is geen best practice gepresenteerd. Ook andere (meer gedateerde) onderzoeken (b.v. ECMT 2005, Journal of Transport Economics and Policy) hebben de infrastructuur als onderwerp gehad maar daar zijn verschillende methodieken naast elkaar gezet en is geen best practice gedefinieerd.

Tot slot is het onderwerp best practice aan de orde geweest in verschillende werkgroepen met experts van de gebruiksvergoeding (o.a. wg Christine en de working Group on Intra Charging van de EIM). In geen van de werkgroepen was een best practice bekend voor de gebruiksvergoeding. Als reden werd aangevoerd dat er geen duidelijkheid is wat met een best practice moet worden bereikt. Er zijn meerdere doelen die met de gebruiksvergoeding nagestreefd kunnen worden: zorgen voor inkomsten voor de beheerder, sturen van de vraag naar infrastructuur, ondersteunen van de Rijkssoevereïteit bij budgetproblemen of voldoen aan de vereisten van de richtlijn 2001/14. Gesteld werd dat deze doelen niet met één methodiek kunnen worden bereikt.

Conclusie m.b.t. GV 2013/14

Er is geen best practice gedefinieerd waar ProRail zich aan kan spiegelen bij de opstelling van een methodiek van de gebruiksvergoeding voor 2013/2014.

ProRail

Bijlage 5. Begrippenlijst

Begrip (alk)	Definitie	Aanvulling
Baanvak	Een opeenvolging van aaneengesloten dienstregelpunten en vrije banen, beginnend en eindigend in een dienstregelpunt.	De begrippen baanvak en traject worden in de praktijk doorgaans beide en soms ook door elkaar gebruikt.
Beheer	Het maken, onderhouden en vernieuwen van de infrastructuur.	
Calamiteitenorganisatie	de diensten van de calamiteitenorganisatie van ProRail t.b.v de dienst Treinpad bestaan uit: de alarmering, de beredding en het baanvrij maken na opgetreden ongevallen en onregelmatigheden, alsmede de hersporing van spoorvoertuigen en het overbrengen van beschadigde spoorvoertuigen naar een veilige plaats waar zij geen hinder voor het verkeer veroorzaken. Hieronder valt ook de integrale coördinatie van de activiteiten van spoorwegondernemingen daarbij, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten.	De kosten van Instandhouding van de calamiteitenorganisatie zijn inbegrepen in het tarief voor de diensttreinpad. De Inzetkosten worden aan veroorzaker in rekening gebracht.
Capaciteitsverdeling	Capaciteit wordt verdeeld voor het gebruik van baanvakken, perronsporen en emplacementen op de hoofdspoorweginfrastructuur.	De capaciteitsverdeling heeft betrekking op de volgende vormen van gebruik: - treinbewegingen voor binnenlands verkeer en Internationaal verkeer, waarbij de capaciteit wordt verdeeld in de vorm van een treinpad conform de definitie uit de richtlijn 2001/14/EG; de specifieke rijweg wordt bepaald door ProRail; - rangeerbewegingen; - stilstaand gebruik voor opstellen; - tijdelijke onttrekkingen of functionaliteitsbeperkingen die nodig zijn voor het onderhoudsrooster en werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen, alsmede het capaciteitsbeslag door bijzonder treinverkeer ten behoeve van het beheer van de infrastructuur, zoals meet- en inspectieritten; - activiteiten aan stilstaande treinen en spoorvoertuigen die beslag leggen op begrensde milieucapaciteit.
Centraal bediend gebied (CBG)	Een gebied op het spoorweginet waarbinnen de samenhang van rijweginstelling en spoorbezetting vanuit één systeem wordt bewaakt en waar de bediening van individuele infraobjecten en	Opgenomen in de beveiliging.

	de rijweginstelling plaatsvindt vanuit één centraal punt.	
Dienstregelpunt	Een primair gebied dat een aaneengesloten begrensde deel van het spoorwegnet vormt en dat een functie vervult bij het opzetten en vastleggen van de dienstregeling.	De vertrektijden, aankomsttijden en doorrijdtijden op deze punten worden in de dienstregeling opgenomen.
Emplacement	Een gebied van de railinfrastructuur dat bestemd en ingericht is om treinen te doen stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien van ten minste één wissel.	In de Algemene Maatregel van Bestuur (Besluit)/Ministeriële Regeling Spoorverkeer wordt emplacement als volgt aangeduid: tot een emplacement behoren: a. alle sporen, aangeduid met een cijfer; b. de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; c. alle aan de sporen als bedoeld sub a en b grenzende sporen tot een maximale afstand van 200 meter * voor het toegangsein van dat emplacement, tenzij door de beheerder is aangegeven middels een bord (SR 302) dat op dit spoor niet kan worden gerangeerd of beperkingen gelden ten aanzien van het rangeren. Toelichting: *) Bij sommige emplacementen wijkt dit af. Bijvoorbeeld voor het emplacement Hoorn geldt 275 m. en voor Amersfoort geldt 340 m.
Hoofdspoor (HSP)	Al het spoor opgenomen in de dienstregeling van vertrekpunt tot aan aankomstpunt.	Hoofdspoor wordt met meer dan 40 km/u bereden.
Hoofdspoor wissel (HWL)	Ale wissels uit het hoofdspoor.	Van vertrekpunt tot aan aankomstpunt.
Netwerkverkeersdienstleiding	Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: - toedelen en verdelen van railinfracapaciteit in de operationele fase; - verstrekken van informatie van deze toedeling; - evalueren van de afhandeling van verstoring.	Ook wel verkeerdienstleiding.
Niet-centraal bediende gebied/ Handbediend gebied (NCBG)	Een gebied op het spoorwegnet waarbinnen de samenhang van rijweginstelling en spoorbezetting niet vanuit één systeem wordt bewaakt en waar de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt.	Niet opgenomen in de beveiliging.
Opsteispoor	Een spoor bedoeld voor het opstellen van materieel.	Opstellen is het tijdelijk laten staan van materieel dat tijdens die stilstand niet opgenomen is in de dienstregeling en geen rangeerbewegingen uitvoert.
Perron	Een verhoging langs het spoor bij een station of halte, waar reizigers kunnen in- en uitstappen en/of goederen kunnen worden aangenomen en afgeleverd.	

ProRail

Perronspoor	Spoor langs het perron.	
Rangeerspoor	Een spoor bedoeld voor het uitvoeren van een rangeerbeweging waarbij de restrictie geldt dat wordt gereden binnen de begrenzing van een emplacement of materieelknooppunt.	Rangeren is het uitvoeren van een rangeerbeweging. Rangeren omvat de volgende activiteiten: - sorteren van wagons naar bestemming; kopmaken: het zo samenstellen van een trein dat er in tegengestelde richting vertrokken kan worden; - verplaatsen van materieel van een opstelspoor naar een perronspoor; - samenstellen van treinen, uitzetten van defecte voertuigen of bijplaten van rijtuigen of treinstellen.
Spoor	Een ononderbroken, benaamd deel van een spoortak, eenduidig begrensd door daarvoor geldige spoorgrenzen en bedoeld als van- of naar-locatie voor een beweging, dan wel als opstelplaats voor materieel.	Een meer populaire definitie is: Twee (evenwijdige) spoorstaven, zodanig geconstrueerd, dat er railvoertuigen op kunnen rijden. Dit is echter eerder de omschrijving van "rails".
Station	Een gebouw of werk dat blijkens zijn constructie en inrichting geheel of gedeeltelijk is bestemd voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen met het oog op het in-, uit- of overstappen van reizigers.	
Tariefdrager	Een element om de aan de dienst toebedeelde kosten in rekening te brengen bij de afnemers.	
Toegangs-overeenkomst	Een overeenkomst tussen ProRail en een gerechtigde over het gebruik van capaciteit en bevat in ieder geval bedingen over: a. de door ProRail te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur; b. de gebruiksvergoeding.	Zie art. 59 van de Spoorwegwet.
Treindienstleiding	Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • zorgen voor spoorwegveiligheid; • vrijgeven van rijwegen aan inragede gebruikers; • bij verschil tussen gevraagde en beschikbare rijwegen het procesplan rijwegen opnieuw vaststellen en hierover informatie verstrekken; • bij een calamiteit nemen van de juiste maatregelen en vervolgens melding maken van de calamiteit.	
Zijspoor (ZSP)	Al het spoor dat niet hoofdspoor is.	Zijspoor wordt met maximaal 40 km/u bereden. Zijspoor wordt gebruikt voor opstellen, rangeren, laden en lossen, inspecteren en verzorgen van materieel.

Zijspoor wissel (ZWL)	Alle wissel die niet hoofdspoor wissels zijn.
Geactiveerde productie eigen bedrijf	door het eigen personeel verrichte werkzaamheden (aantal geschreven uren op een project x projecttarief) die betrekking hebben op investeringen, zoals voorbereiding, engineering en toezicht. De geactiveerde productie hangt sterk samen met het investeringsvolume

Bijlage 6. EU-richtlijn 2001/14/EG, Bijlage II

Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten

1. Het minimumtoegangspakket omvat:

- a) behandeling van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit;
- b) het recht gebruik te maken van toegewezen capaciteit;
- c) gebruik van aansluitingen en wissels op het net;
- d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treinbewegingen;
- e) alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

2. De toegang via het spoor tot voorzieningen en de verlening van diensten omvatten:

- a) in voorkomend geval gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
- b) installaties voor brandstofvoorrading;
- c) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan;
- d) vrachtterminals;
- e) rangeerstations;
- f) vormingsstations;
- g) remisestations;
- h) onderhouds- en andere technische infrastructuur.

3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:

- a) tractiestroom;
- b) voorverwarmen van passagierstreinen;
- c) levering van brandstof, rangeren en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;

d) speciaal opgestelde overeenkomsten voor:

- de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:

- a) toegang tot het telecommunicatienetwerk;
- b) levering van aanvullende informatie;
- c) technische keuring van het rollend materieel.

Bijlage 7. Goedkeuringsbrief Beheerplan 2011



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail bv
Postbus 1000
3500 GA UTRECHT

Beheerplan 2011
Per 1 januari 2011
Functie: NMa
2011-01-14

Dins Kamerstuk
I/M/11/001
2011-01-14

Datum: 14 januari 2011
Betreft: Instemmingsbeschikking Beheerplan 2011

Geachte heer,

Met deze brief laat ik u weten in te stemmen met het Beheerplan 2011, aangeboden per brief van 17 december (knin. 2673103). De formele beschikking en bijbehorende toelichting treft u aan in de bijlage.

Ik wil u in de eerste plaats complimenteren met de inspanning die door u en uw medewerkers is geleverd om te komen tot het beheerplan voor 2011.

Voor wat betreft mijn instemming met de prestatie-indicatoren en bijbehorende grenswaarden voor 2011, merk ik het volgende op. De recente verstoringen op het spoor hebben geleerd dat outoutsluim op basis van de voorliggende prestatie-indicatoren en de sturing op het voorkomen, en het voor de reizigers adequaat afhandelen, van dergelijke verstoringen beter op elkaar moeten worden afgestemd. In dat licht heb ik de Tweede Kamer dan ook toegezegd vóór 1 februari 2011 nader in te zullen gaan op het functioneren van ProRail en de sturing vanuit mijn ministerie.

Omdat ik evenwel vaststel dat het voor de continuïteit van ProRail noodzakelijk is dat u per 1 januari 2011 op basis van een beheerplan en een subsidiebeschikking aan de slag kunt, kan op de uitkomst hiervan niet gewacht worden. Daarmee geloven per 1 januari 2011 de voor 2011 vastgestelde prestatie-indicatoren maar zal de komende tijd wel uitgewerkt dienen te worden op welke wijze verbeteringen haalbaar mogelijk zijn. Daarbij dient tevens nagegaan te worden in hoeverre deze verbeteringen reeds lopende het jaar 2011 (na het beslag kunnen krijgen en welke verbeteringen in het beheerplan 2012 meegenomen moeten worden. Ik verzoek u hiervoor in uw medewerking te verlenen.

Tafel 1.2011

ProRail

Bijlage 8. Cijfers beheerplan 2011 totaal overzicht

Tabel 3 Kosten versus opbrengsten 2010-2020

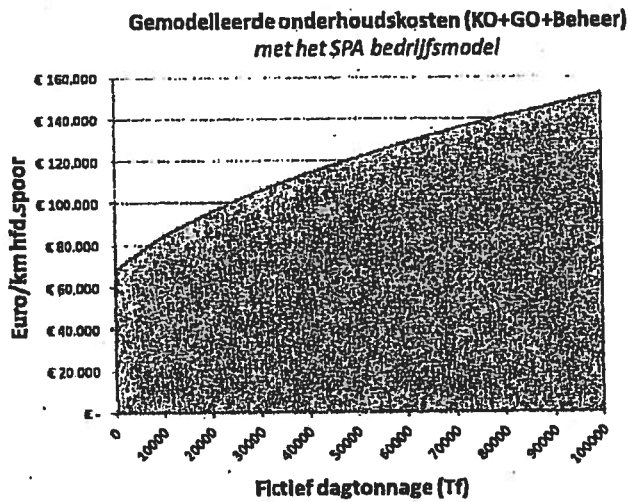
in € PJ miljoen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
OPBRENGSTEN												
Beheer en Instandhouding (beschikbare middelen)	1.377	1.229	951	950	1.050	1.213	1.109	1.308	1.297	1.134	2.216	13.832
Nog te dekken Betuweroute en HSL-Zuid	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM
Gebruiksvergoeding (p.p. 2011)	247	255	263	277	277	278	281	285	292	296	298	3.048
Prijspeilcorrectie gebruiksvergoeding (p.p. 2011 naar p.p. 2010)	-	3-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	38-
Opbrengsten Publieke en Private Partijen	30	36	35	35	42	33	33	33	32	32	32	373
Omgevingswerken	245	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	2.375
FENS	42	48	42	42	35	-	-	-	-	-	-	210
MIRT	570	645	710	710	715	688	614	616	602	600	600	7.069
Totaal Opbrengsten Beheerplan 2011	2.511	2.469	2.267	2.285	2.365	2.408	2.207	2.412	2.394	2.233	3.317	26.868
KOSTEN												
Functioniehandhaving												
Beheer en calamiteitenorganisatie	180	170	167	169	169	169	169	170	171	172	172	1.878
Onderhoud transfer	64	70	77	74	73	75	75	75	75	76	76	809
Kleinschalig onderhoud	271	266	251	237	224	221	222	224	225	227	229	2.598
Grootschalig onderhoud	132	144	122	131	130	103	104	105	104	106	106	1.267
Vervangingsinvesteringen	179	164	172	179	182	222	216	267	252	188	265	3.281
Bovonbouwvernieuwingen												
Vervangingsinvesteringen	246	230	217	209	253	311	321	357	423	356	308	3.230
Overige vervangingen												
Betuweroute	62	38	35	40	35	35	35	35	35	35	33	419
Totaal Functioniehandhaving	1.133	1.082	1.040	1.040	1.066	1.136	1.142	1.228	1.286	1.160	1.189	12.503
Netto-apparaatskosten	257	268	267	267	263	262	262	262	262	262	262	2.893
Financiële baten en lasten	50	40	40	41	42	42	42	43	43	44	44	471
Functioniewijziging												
Verkenningen en innovatie	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36
Kleine functioniewijzigingen	31	47	48	51	47	57	61	58	59	59	59	679
Geoordeelde programma's	134	171	178	188	173	124	75	59	45	42	40	1.327
- 2 ^e fase Herstelplan Spoor	18	70	108	96	68	45	35	19	5	3	-	466
- Hotspots	5	4	6	4	3	-	-	-	-	-	-	42
- Security op het spoor	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
- Stoptand Sein (STS)	12	8	11	4	-	-	-	-	-	-	-	35
- Toegankelijkheid stations	31	38	36	38	34	43	40	40	40	40	40	428
- UPGE	19	11	1	3	10	20	-	-	-	-	-	64
- Reistijdverbetering (incl. reservering)	1	7	3	6	31	10	-	-	-	-	-	58
- Ruimte voor de Fiets	29	25	18	10	6	-	-	-	-	-	-	88
- Upgrade tankplaten	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
- Beschikbaarheid in Zicht	5	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	18
- Externe Veiligheid	2	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	11
- Geluidsregister	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
- I-teams	3	5	1	1	-	-	-	-	-	-	-	11
- Wachtruimten	3	5	4	4	-	-	-	-	-	-	-	18
- Drempelloos OV	0,2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7
- Regie ERTMS Betuweroute	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4
- ATB historische treinen	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2
- TBL+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
- Regeling spoorverkeer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
- Forfaitaire aftrek 2011	-	20	18	22	11	5	-	-	-	-	-	-
Omgevingswerken	245	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	2.375
FENS	42	48	42	42	35	-	-	-	-	-	-	210
MIRT	570	645	710	710	715	688	614	616	602	600	600	7.069
Totaal Functioniewijziging	1.026	1.174	1.252	1.270	1.224	1.072	928	910	883	879	877	11.495
Totaal Kosten Beheerplan 2011	2.466	2.564	2.599	2.618	2.595	2.511	2.374	2.443	2.474	2.345	2.371	27.362
Financieringsstekort (-) / financieringsoverschot (+)	45	95-	333-	333-	229-	103-	167-	31-	80-	113-	946	493-

ProRail

Bijlage 9. Bedrijfsmodel Volgt

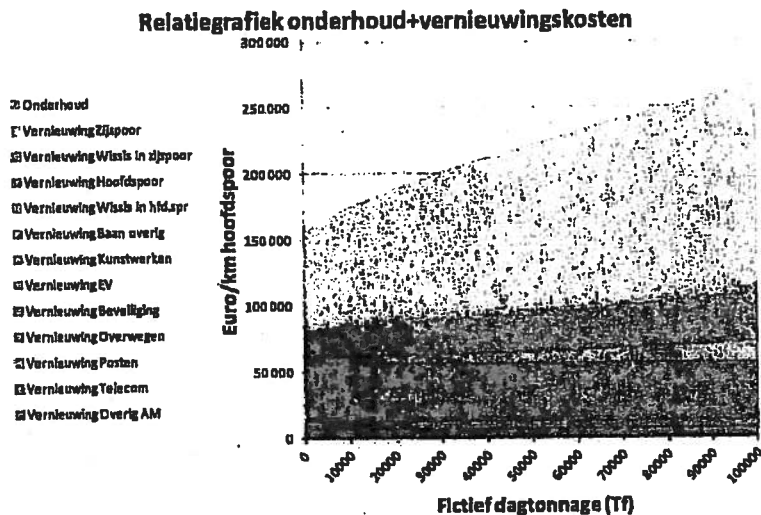
Bijlage 10. Relatiegrafiek onderhoudskosten (KO+GO+Beheer) en gebruik

De relatiegrafiek voor de onderhoudskosten komt uit het bedrijfsmodel "onderhoudskosten". Het model wordt beheerd door SPA bij CFC. Het model is gelijk op de realisatiekosten van het afgelopen jaar. Voor dit rapport is dat het jaar 2010. De kwantiteiten waarmee wordt gerekend is 4.952 km hoofdspoor, dat is excl. de Betuweroute en HogeSnelheidsLijn.



Relatiegrafiek onderhoud- + vernieuwingskosten en gebruik

Door alle relatiegrafieken toe te rekenen naar kosten per km hoofdspoor kunnen de relatiegrafieken voor onderhoud en vernieuwing eenvoudig bij elkaar worden opgeteld. Onderstaande relatiegrafiek laat het resultaat zien:

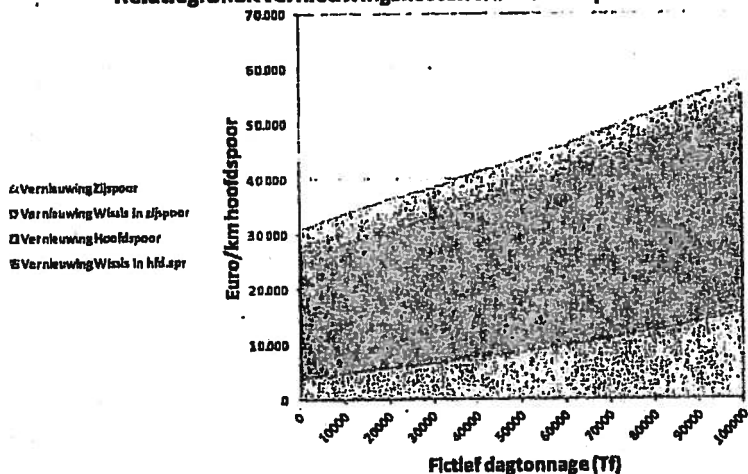


ProRail

Relatiegrafiek onderhoudskosten en fictief dagtonnage

Bovenstaande relatiegrafiek is een optelling van die in figuur 9 (voor vernieuwing) en in bijlage 1 (voor onderhoud). Als het gebruik toeneemt blijven de vaste kosten gelijk en stijgen de variabele kosten volgens het verloop van de toplijn in de grafiek. Bij de vernieuwing zijn alleen wissels en spoor gebruiksgereleerd met fictief dagtonnage. In onderstaande grafiek staat deze relatie.

Relatiegrafiek vernieuwingskosten wissels en spoor



Voor het gemiddelde fictief dagtonnage van het gemengd net is de gebruiksgereleerdheid van de vernieuwingskosten van wissels en spoor in de grafiek af te lezen.

Bijlage 11. Fictief dagtonnage

De eenheid van fictief dagtonnage is fictieve ton per km hoofdspoor. Het fictief dagtonnage is een vermenigvuldiging van het statische dagtonnage en een stootfactor. Hieronder worden achtereenvolgens de bepaling van statisch dagtonnage, stootfactor en fictief dagtonnage beschreven.

Bepaling statisch dagtonnage voor het jaar 2010

Het statisch dagtonnage wordt uitgedrukt in ton per km hoofdspoor en wordt bepaald aan de hand van de totale gerealliseerde tonkm's en totale lengte hoofdspoor.

tonkm's (reizigers + goederen)

Dagtonnage = km hoofdspoor x # dgn per jaar

De ingevulde formule levert voor het dagtonnage 2010 het volgende:

34,45 + 7,39 mld tonkm/jaar

Dagtonnage = 4952 km x 365 dgn/jaar = 23.148 ton/jaar

Bepaling stootfactor

Met QuoVadis wordt de dynamische aslast gemeten. De meting gebeurt met een glasvezelsensor die de doorbulging van een spoorstaaf meet als er een trein passeert. De hoogte van de dynamische aslast is afhankelijk van de spoor kwaliteit ter plaatse en het materieel dat er over rijdt. In de praktijk is die (veel) lager dan de stootfactor die wordt berekend op basis van het UIC fiche 714 omdat het fiche een factor bepaalt voor de meest ongunstige combinatie van kwaliteit parameters. Het QuoVadis systeem rekent de dynamisch gemeten aslast terug naar een statische door ledere dag de sensor te lijken op basis van een trein waarvan exact de aslast bekend is. Deling van de gemeten dynamische aslast en de bekende statische aslast levert de stootfactor op voor de situatie daar ter plaatse

Op basis van de variabelen uit UIC fiche 714 en de meetdata van QuoVadis is een formule afgeleid welke de stootfactor voor de Nederlandse situatie bepaald aan de hand van de baanvaksnelheden van Reizigers- en Goederentreinen als ook het aandeel van Reizigers- en Goederentreinen.

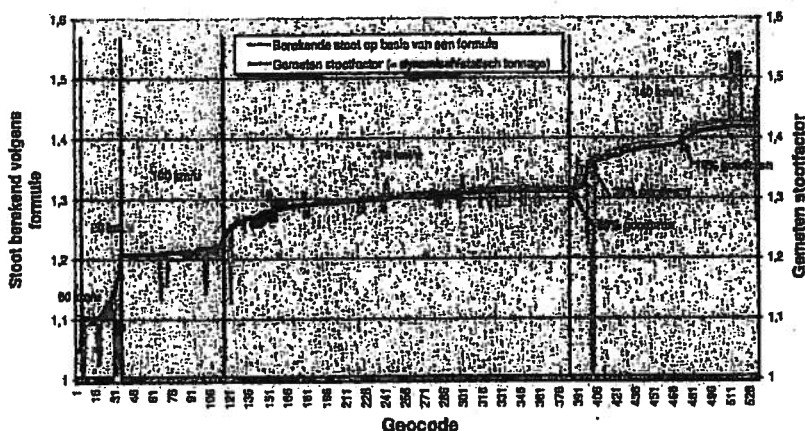
De formule ziet er als volgt uit:

$$\text{Stootfactor} = 0,85 + \frac{(V_r/60) * \%R\text{-tonnen}}{3} + \frac{(V_g/60) * \%G\text{-tonnen} * 1,3}{3}$$

V_r = baanvaksnelheid Reizigers in km/u
 $\% R\text{-tonnen}$ = aandeel Reizigers-tonnen ten opzichte van het totaal aantal tonnen
 V_g = baanvaksnelheid Goederen in km/u
 $\% G\text{-tonnen}$ = aandeel Goederen-tonnen ten opzichte van het totaal aantal tonnen

De formule levert het volgende resultaat op, zie onderstaande figuur 1:

ProRail



De donkere blauwe lijn geeft de stoofactoren per geocode in QuoVadis weer. De lichte paarse lijn de berekende stoofactor per geocode met de modelformule. Duidelijk is dat de twee lijnen elkaar nagenoeg dekken. De uitschieters worden veroorzaakt door incidentele afwijkingen in de snelheid. De eenvoudige formule voor de stoofactor verklaart dus de berekende stoofactoren uit QuoVadis.

figuur 1: Vergelijking gemeten stoofactoren met QuoVadis en de modelformule

Invullen van de gegevens over 2010 levert een stoofactor van 1,322 volgens onderstaande berekening:

$$\text{Stoofactor} = 0,65 + \frac{(127,9/60) * 34,45 / (34,45 + 7,39)}{3} + \frac{(78,9/60) * 7,39 / (34,45 + 7,39) * 1,3}{3} = 1,336$$

Bepaling Fictief Dagtonnage

Het fictief dagtonnage is de vermenigvuldiging van het statische dagtonnage met de stoofactor volgens onderstaande formule:

$$\text{Fictief dagtonnage} = \text{statisch dagtonnage} \times \text{stoofactor}$$

Voor 2010 levert dat een fictief dagtonnage van 30.919 ton per km hoofdspoor op, volgens onderstaande berekening:

$$\text{Fictief dagtonnage} = 23.148 \times 1,336 = 30.919 \text{ fictieve ton/km hoofdspoor}$$

Bijlage 12. Bijzondere bepalingen per dienst

Er gelden de volgende bijzondere bepalingen per dienst:

1. Treinpad

Toeslag voor schaarse capaciteit

ProRail kan een verhoging overeenkomen voor het gebruik van overbelaste hoofdspoorweginfrastructuur. Door toepassing van deze verhoging kunnen ProRail en betrokken gerechtigden tot overeenstemming komen zoals beschreven in artikel 7, lid 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De verhoging wordt toegepast als geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende aanvragen die betrekking hebben op vervoer. Door toepassing kan alsnog overeenstemming worden bereikt. De verhoging wordt niet doorberekend als de aanvragen alsnog tot tevredenheid van de betrokken aanvragers kunnen worden afgehandeld.

De verhoging wordt als volgt berekend:

- Treinpaden
 - De betrokken infrastructuur is dat gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waar de aanvragen met elkaar concurreren. Voorbeelden zijn: het baanvakgedeelte tussen twee dienstregelingspunten, een perronspoor, een aansluiting/kruising, een rangeerspoor.
 - De periode van "overbelasting" is de tijdsperiode afgerond op hele minuten waarin de concurrerende aanvragen optreden. Dit kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingsjaar.
 - Elk treinpad dat gebruikt wordt van de betrokken infrastructuur tijdens de periode van overbelasting krijgt een toeslag van € 100,-.

Reserveringsvergoeding

In geval van concurrerende aanvragen, waarbij programmering en/of coördinatie is gevoerd teneinde tot een verdeling van capaciteit te komen, wordt een reserveringsvergoeding toegepast. De reserveringsvergoeding bedraagt van 25% van de geraamde lasten van de in de programmering dan wel coördinatie betrokken treinpaden. De reserveringsvergoeding wordt verrekend met de daadwerkelijk verschuldigde gebruiksvergoeding (indien hoger dan de reserveringsvergoeding). Het is mogelijk capaciteit terug te geven; met inachtneming van een opzegttermijn van één maand; onverminderd de bepalingen inzake niet-gebruikte capaciteit (paragraaf 4.6 van de Netverklaring).

Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede grens

De dienst 'Treinpad' voor het gebruik van het baanvak Enschede – Enschede grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Voor de bepaling van de tonkilometers wordt uitgegaan van het ledig gewicht van een treinstel van het type dat door de spoorwegonderneming als regel wordt ingezet. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal treinkilometers en tonkilometers gefactureerd.

2. Bovenleiding

Geen bijzondere bepalingen.

3. Transfer

Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede grens

De dienst 'Transfervoorzieningen' voor treinen op het baanvak Enschede – Enschede grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal haltingen gefactureerd.

4. Opstellen

Toeslag voor schaarse capaciteit

ProRail kan een verhoging overeenkomen voor het gebruik van overbelaste hoofdspoorweginfrastructuur. Door toepassing van deze verhoging kunnen ProRail en betrokken gerechtigden tot overeenstemming komen zoals beschreven in artikel 7, lid 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De verhoging wordt toegepast als geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende aanvragen die betrekking hebben op vervoer. Door toepassing kan alsnog overeenstemming worden bereikt. De verhoging wordt niet doorberekend als de aanvragen alsnog tot tevredenheid van de betrokken aanvragers kunnen worden afgehandeld.

De verhoging wordt als volgt berekend:

Gebruik emplacementen

- De betrokken infrastructuur is het opstelspoor waarvoor concurrerende aanvragen zijn.
- De periode van "overbelasting" is de tijdsperiode afgerond op hele dagen waarin de concurrerende aanvragen optreden. Dit kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingjaar.
- De toeslag betreft 300% van de gebruiksvergoeding die verschuldigd is op grond van de dienst 'Opstel- en rangeersporen' volgens staffel 1 voor betrokken infrastructuur tijdens de periode van overbelasting.

Reserveringsvergoeding

Er wordt voor verdeelde capaciteit een reserveringsvergoeding van 25% van de geraamde lasten in rekening gebracht. Deze wordt verrekend met de daadwerkelijk verschuldigde gebruiksvergoeding (indien hoger dan de reserveringsvergoeding). Verrekening vindt plaats per spoor. Er is geen verrekening mogelijk met andere sporen. Het is mogelijk capaciteit terug te geven; met inachtneming van een opzegtermijn van één maand; onverminderd de bepalingen inzake niet gebruikte capaciteit (paragraaf 4.6 van de Netverklaring).

Overige bepalingen

Wanneer het gebruiksrecht van een spoor aan meerdere spoorwegondernemingen wordt verdeeld (timesharing) wordt de gebruiksvergoeding over de betrokken ondernemingen in gelijke delen aangerekend. Dit geldt alleen voor jaardienstaanvragen die alle dagen van het dienstregelingjaar betreffen.

Als door incidentele werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen c.q. calamiteiten gebruik moet worden gemaakt van opstelsporen waarvoor geen gebruiksrecht is verworven dan wel opstelsporen waar wel een gebruiksrecht voor is verworven niet gebruikt kunnen worden, vindt geen verrekening plaats.

Als bij concurrerende aanvragen tussen opstelcapaciteit en het onderhoudsrooster tijdens de coördinatie van de jaardienst vervangende capaciteit wordt overeengekomen dan wordt het tarief van het gebruiksrecht gebaseerd op de oorspronkelijke aanvraag.

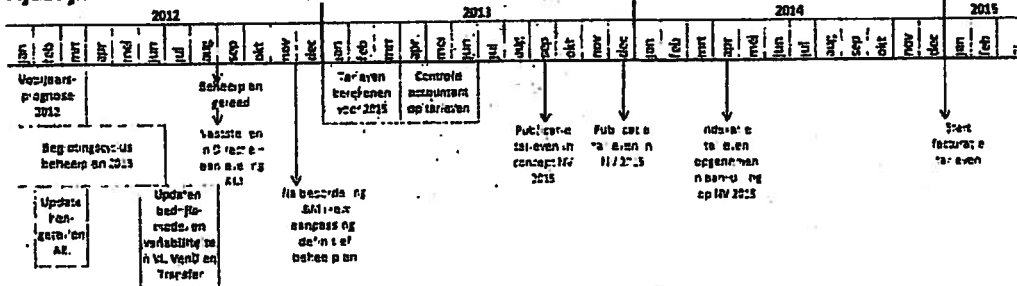
Bij constatering van opstelgebruik door een spoorwegonderneming op een spoor zonder dat de onderneming de opstelcapaciteit op dat spoor heeft verkregen wordt de gebruiksperiode in rekening gebracht middels het dubbele van het tarief voor een afzonderlijke dag.

Als het gebruik van opstel- en rangeersporen nodig is in verband met de uitvoering van een door ProRail gegeven opdracht, is dat gebruik vrijgesteld van de gebruiksvergoedingen voor de dienst 'Opstel- en rangeersporen'. Een aanvrager die de vrijstellingsregeling toegepast wil zien, moet dat in zijn capaciteitsaanvraag vermelden; in dat geval kan geen beroep op enige voorrang bij de verdeling worden gedaan.

ProRail

Bijlage 13. Tijdschema gebruiksvergoeding (voorbeeldjaar 2015)

Tijdslijn:



De tijdslijn die gevolgd wordt bij het bepalen van de tarieven voor het voorbeeldjaar 2015 staat hierboven weergegeven. Voor de tarieven in 2015 wordt het beheerplan van 2013 gebruikt. Dit beheerplan wordt in de eerste helft van 2012 geschreven. De begrotingscyclus die hoort bij het beheerplan wordt o.a. gebaseerd op de voorjaarsprognose die in het eerste kwartaal van 2012 wordt geschreven. Ook de kengetallen vanuit het bedrijfsmodel ProRail o.b.v. realisatiecijfers over het jaar 2011 worden als basis gebruikt. Deze worden in dezelfde periode geüpdate.

Het concept beheerplan is aan het einde van de zomer van 2012 gereed en wordt rond 1 september door de directie vastgesteld en aangeleverd bij het ministerie van I&M. Rond 1 december heeft I&M dit beheerplan beoordeeld en zijn er door ProRail eventueel aanpassingen gemaakt. Daarmee is het beheerplan voor ProRail definitief.

In 2013 zullen op basis van de cijfers uit het definitieve beheerplan de tarieven berekend worden. Dit staat gepland voor het 1^e kwartaal van 2013. Als de berekening gereed is heeft de accountant het 2^e kwartaal de tijd om een controle uit te voeren. De berekende tarieven worden in september 2013 opgenomen in de concept netverklaring 2015 die aan de vervoerder ter consultatie wordt aangeboden. Na deze consultatie en eventuele wijzigingen worden de definitieve tarieven opgenomen in versie 1.0 van de netverklaring 2015 die in december 2013 wordt gepubliceerd. In 2014 worden de tarieven nog een maal aangepast. Dit is slechts de indexatie van prijspeil 2014 naar prijspeil 2015. Dit wordt gedaan aan op basis van de CPI-index die wordt opgenomen in het Centraal Economisch Plan. Deze wordt jaarlijks rond april door het CPB gepubliceerd. De aangepaste tarieven worden opgenomen in een aanvulling op de Netverklaring 2015.

Op 1 januari 2015 gaan vervolgens de nieuwe tarieven in. Als er wijzigingen zijn in de methodiek wordt dit reeds meegenomen in de facturatie na het ingaan van de nieuwe dienstregeling (op de 2^e zaterdag van december 2014).

Bijlage 14 Verschillen oude en nieuwe systematiek

De verschillen tussen de huidige en de nieuwe methodiek zijn hieronder kort weergegeven

1. Bepalen gebruiksgereleerdheid

Bij de voorgaande systematiek is uitgegaan van de gebruiksgereleerdheid, zoals die door experts is bepaald. Er was geen informatie beschikbaar waaruit kon worden afgeleid wat de gebruiksgereleerdheid was. Na de vorming van ProRail is het bedrijfsmodel gemaakt. Dit model geeft informatie waaruit de gebruiksgereleerdheid van een groot aantal kostercategorieën empirisch kan worden afgeleid.

2. Vervangingsinvesteringen sporen en wissels

In de nieuwe methodiek zijn de kosten van vervangingsinvesteringen van sporen en wissels opgenomen. Deze zijn in de oude methodiek als vast beschouwd. De reden om deze kosten als gebruiksgereleerd te beschouwen is dat er empirisch een duidelijke relatie blijkt te bestaan tussen gebruik en levensduur. Ook deze informatie wordt geleverd via het bedrijfsmodel. Ook in de meeste Europese landen die onderworpen zijn aan de EU-regelling 2001/14 worden vervangingsinvesteringen als gebruiksgereleerd beschouwd.

3. Bepaling van kosten van aangeboden diensten

De bepaling van de kosten per dienst is verschillend in de oude en nieuwe systematiek.

Bovenleiding: In de tarieven voor de nieuwe systematiek worden de transportkosten van netbeheerders als enige kostencategorie aan deze dienst toegewezen. In de voorgaande systematiek werd naast deze kostencategorie ook een gedeelte van de beheer, klein onderhoud, groot onderhoud en apparaatskosten aan deze dienst toegewezen, in verband met slijtage van de bovenleiding en het gebruik van onderstations.

Emplacementen: De berekening van de emplacemententarieven wordt zowel in de huidige als in de vorige methodiek gedaan op basis van integrale kosten van wissels en sporen op emplacementen. Bij de oude methodiek werden de tarieven die voortvloeien uit de integrale kosten gecorrigeerd zodat op basis van de verwachte kwantiteiten er niet meer opbrengsten binnen komen dan de berekende gebruiksgereleerde kosten. In de nieuwe systematiek wordt dit laatste niet meer gedaan waardoor de verwachte opbrengsten afwijken van de gebruiksgereleerde kosten.

Transfer:

Net zoals in de oude systematiek worden in de nieuwe systematiek de gebruiksgereleerde kosten van de kostensoort "transfer" geheel toegewezen aan deze dienst.

Trelnpad:

Bij de bepaling van de tarieven volgens de oude systematiek werd een gedeelte van de kostencategorie beheer, klein onderhoud, groot onderhoud en apparaatskosten aan deze dienst toegewezen. Daarboven op werden alle gebruiksgereleerde kosten van de afdeling verkeersleiding en de bedrijfseenheid vervoer en dienstregeling aan trelnpad toegewezen. Voor de nieuwe systematiek worden alle gebruiksgereleerde kosten minus de gebruiksgereleerde kosten van de andere 3 diensten aan trelnpad toegewezen als saldopost. Doordat de dienst emplacementen niet gebaseerd is op gebruiksgereleerde kosten maar op werkelijke kosten maal gereserveerde kwantiteiten is deze saldopost niet één op één aan kostencategorieën toe te wijzen.

4. Bepaling van tariefdragers en deling door kwantiteiten

Bovenleiding: Bij de tarieven volgens de oude systematiek werd het verbruik van kWh als tariefparameter gebruikt. Dit is voor de nieuwe systematiek veranderd in het aantal elektrische treinkilometers. Bij deze elektrische treinkilometers wordt de staffel gebruikt die gelijk is aan de staffel voor de dienst trelnpad. Hiermee wordt op basis van 6 gewichtsklassen het gebruik van de bovenleiding afgerekend.

Het aantal kWh's dat in de oude systematiek gebruikt werd voor de berekening van het tarief was afkomstig van de prognose die door de bedrijfseenheid Operatie wordt gemaakt. De elektrische treinkilometers die in de nieuwe systematiek worden gebruikt zijn afkomstig uit de capaciteitsaanvraag voor 2012. De verdeling van deze kwantiteiten over de 6 staffelstappen is één op één gebaseerd op de verdeling die bij de dienst treinpad wordt gebruikt. Door deze wijzigingen wordt er van één tarief voor deze dienst in de oude systematiek overgestapt op 6 tarieven in de nieuwe systematiek.

Emplacementen: Zowel in de oude als in de nieuwe systematiek worden de tarieven bepaald door een berekening van de kosten op emplacementen. De tariefparameters blijven gereserveerde meters op CBG- en NCBG emplacementen. Van een deling door gebruikseenheden is in beide methoden geen sprake.

Transfer: De tariefdrager is zowel in de oude als in de nieuwe systematiek het aantal haltingen. Daarbij is in beide systematieken een differentiatie naar 5 stationscategorieën en 3 treintypen.

Treinpad: De tariefdrager is in beide systematieken het aantal treinkilometers. Daarbij wordt in beide systematieken voor zowel reizigers- als goederenvervoerders een staffel op basis van 6 gewichtsklassen gebruikt.

5. Elimineren van kosten die buiten gebruiksvergoeding vallen

In de nieuwe systematiek wordt de gehele begroting (Beheerplan) als basis genomen en wordt van elke kostencategorie bepaald of ze onderdeel uitmaakt van de integrale kostenbasis voor de gebruiksvergoeding. In de oude systematiek zijn als basis alleen de kostencategorieën genomen die reeds in eerdere versies werden meegenomen.

Annex 1. Uitwerking methodiek gebruiksvergoeding 2013

In dit hoofdstuk worden de stappen 1 tot en met 4 in hoofdstuk 4 t/m 9 beschreven methodiek voor de bepaling van de kostenbasis uitgewerkt voor het jaar 2013. Alle kosten zijn op prijspeil 2010 tenzij nadrukkelijk anders weergegeven.

1. Samenvatting van kentallen in de kostenbasis (stap 1 en 2)

De gebruiksgereleerde kosten van het gemengde net worden bepaald door de gebruiksgereleerdheid te vermenigvuldigen met de kostencategorieën die bij deze gebruiksgereleerdheid horen. In onderstaande tabel staan de cijfers die tot deze gebruiksgereleerde kosten optellen met de relevante bron. Na de tabel staan de toelichtingen op de cijfers.

Tabel 1 Samenvatting van de kentallen

		Getal	Bron
A	Beheer	€ 169 mln	Beheerplan 2011, tabel 8
B	Kleinschalig onderhoud	€ 237 mln	Beheerplan 2011, tabel 8
C	Grootschalig Onderhoud	€ 131 mln	Beheerplan 2011, tabel 8
D	Totaal Onderhoudskosten	€ 537 mln	Berekening A+B+C
	Correctiefactoren		
E	Kosten Betuweroute	€ 9,1 mln	Railfocus, realisatie 2010, tabel 3
F	Kosten beheer HSL	€ 7,1 mln	Beheerplan 2011 onderliggers
G	Totaal correcties	€ 16,2 mln	Berekening E+F
H	Totaal onderhoudskosten na correctie	€ 520,8 mln	Berekening D-H
I	Gebruiksgereleerdheid o.b.v. fictief dagtonnage	35,7%	Bedrijfsmodel, bijlage 10
J	Gebruiksgereleerde onderhoudskosten	€ 185,9 mln	Berekening I*H
K	Vervangingskosten BBV 2011-2020	€ 2102 mln	Beheerplan 2011
	Correctie		
L	Aandeel Betuweroute BBV 2011-2020	€ 55,3 mln	Onderliggers beheerplan 2011, bijlage 8
M	Vervangingskosten BBV 2011-2020	€ 2046,7 mln	Berekening L-M
N	Gemiddelde vervangingskosten per jaar	€ 204,7 mln	Berekening O/10 jaar
O	Gebruiksgereleerdheid afschrijvingskosten spoor&wissels	20,1 %	Bedrijfsmodel Spoor&wissels, tabel 7
P	Gebruiksgereleerde kosten vervangingen	€ 41,1 mln	Berekening N*O
Q	Onderhoud Transfer	€ 74 mln	Beheerplan 2011, bijlage 8
	Uitsplitsing		
R	Schoonmaak & Onderhoud	€ 46,0 mln	Onderliggers Beheerplan 2011, tabel 6.7
S	Inframutanten (niet Schoonmaak en onderhoud)	€ 1,1 mln	Onderliggers Beheerplan 2011, tabel 6.7
T	Inframutanten (niet Schoonmaak en onderhoud)	€ 0,4 mln	Onderliggers Beheerplan 2011, tabel 6.7
U	Energie	€ 7,1 mln	Onderliggers Beheerplan 2011, tabel 6.7

ProRail

V	Sociale Veiligheid	€ 6,9 mln	Onderliggers Beheerplan 2011, tabel 6.7
W	Overige kosten	€ 12,0 mln	Onderliggers Beheerplan 2011, tabel 6.7
X	Totaal Onderhoud transfer	€ 73,5 mln	Onderliggers Beheerplan 2011
Y	Niet gebruiksgelateerde kosten haltes/stations	€ 1,9 mln	Zie Annex 2.4.1
Z	Gebruiksgelateerd schoonmaak en onderhoud stations	€ 44,1	Berekening R-Y
1	Onderhoudskosten	€ 185,9 mln	Zie J
2	Afschrijvingskosten	€ 41,1 mln	Zie P
3	Transfer	€ 44,1 mln	Zie Z
4	Apparaatskosten	€ 54,5 mln	Zie Annex 2.7, tabel 6
5	Totaal	€ 325,8 mln	Berekening 1+2+3+4

2. Kostenbasis

De begroting van ProRail wordt jaarlijks vastgesteld inclusief een meerjarendoorkijk. In het Beheerplan worden de belangrijkste cijfers en ontwikkelingen vastgelegd.

2.1 Beheerplan

Het beheerplan is vanuit de beheerconcessie verplicht document dat een meerjarendoorkijk op de financiën bevat. Deze wordt eens in de drie jaar geaudit hetgeen voor het laatst in 2009 heeft plaatsgevonden. In de tussentijdse jaren wordt met medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu intensief over de wijzigingen in het Beheerplan gesproken. Ten behoeve van de subsidieaanvraag stemt de minister elk jaar in met het Beheerplan voor de aanvang van de subsidieperiode. Met het beheerplan 2011 is ingestemd gelijk met de subsidiebeschikking 2011 door de Minister op 14 januari 2011. De integrale verwachte kosten voor wat betreft de exploitatiekosten voor 2013 zijn in het Beheerplan 2011 als volgt opgenomen (voor een totaaloverzicht van alle uitgaven inclusief nieuwbouw zie bijlage 8).

Tabel 2 Verkorte weergave van begrote getallen in Beheerplan 2011 (in beheerplan tabel 3)

Tabel 3: Kosten versus opbrengsten 2010-2020

(in EUR miljoen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020
KOSTEN												
Functiehandhaving												
Beheer en capaciteitsorganisatie	180	170	167	169	169	169	169	170	171	172	172	1.878
Onderhoud transfer	64	70	77	74	73	75	75	75	75	76	76	809
Kleinschalig onderhoud	271	266	251	237	274	221	222	224	225	227	229	2.598
Grootschalig onderhoud	132	144	122	131	130	103	104	105	104	106	106	1.287
Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen	179	164	172	179	182	222	216	262	252	188	265	2.281
Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen	246	230	217	209	253	311	321	357	423	356	308	3.230
Betweteroute	62	38	35	40	35	35	35	35	35	35	33	419
Totaal Functiehandhaving	1.133	1.082	1.040	1.040	1.066	1.136	1.142	1.228	1.286	1.160	1.189	12.503
Netto-apparaatskosten	257	268	267	267	263	262	262	262	262	262	262	2.893
Financiële baten en lasten	50	40	40	41	42	42	42	43	43	44	44	471

Bron: Beheerplan 2011 (prijspeil 2010)

ProRail

2.2 Onderhoudskosten spoor in 2013

De kosten voor Beheer, Kleinschalig onderhoud en Grootschalig onderhoud zijn direct uit het Beheerplan af te lezen. In bovenstaande tabel staan de begrote kosten voor 2013 voor Beheer van € 169 mln ((A)), Kleinschalig Onderhoud van € 237 mln ((B)) en Grootschalig onderhoud van € 131 mln ((C)). Voor het bepalen van de kosten van het gemengde net moeten de kosten van de Betuweroute en HSL die in deze reeksen opgenomen zijn eraf getrokken worden. Deze correcties [G] resulteren in de kosten voor het gemengde net [H].

2.2.1 Kosten Betuweroute

In het beheerplan zijn expliciet kosten voor de Betuweroute opgenomen (voor 2013 € 40 mln, zie tabel 2) maar er zijn ook nog kosten die in KO/GO/Beheer zijn opgenomen voor spoorlijnen Havenspoorlijn en het A15-tracé. Deze worden niet expliciet begroot maar de verwachting is dat de kosten in het begrote jaar niet sterk verschillen van de realisatie. Deze realisatie is uit de bedrijfsadministratie te halen met de analysetool Railfocus met een selectie op deze spoorlijnen. De kosten hiervoor bedragen in 2010 voor KO, GO en Beheer respectievelijk € 5,496, € 1,599, € 1,967 mln (zie tabel 6.3). Dit is in totaal € 9,062 mln ((E)).

Tabel 3 Weergave van realisatiecijfers 2010 Betuweroute in Railfocus (pp 2010)

RailFocus				
	KO	GO	BEH	Totaal
089 - Havenspoorlijn				
070 - A15-tracé Betuweroute				
2010 Kwartaal 1 t/m 4, bedragen zijn absoluut (Euro)				
Totaal AM	5.496.047	1.599.400	1.967.531	9.062.978

2.2.2 Kosten HSL

De kosten voor de HSL die ProRail draagt, worden apart begroot en ook apart weergegeven in het Beheerplan. Deze kosten bestaan uit beheerkosten en apparaatskosten. In de documenten onder het beheerplan zijn deze kosten gesplitst. Het totaal voor 2013 is € 9,3 mln die is opgebouwd uit € 7,1 mln beheer ((F)) en € 2,2 mln apparaatskosten (zie tabel 6.4). Voor alleen beheer moet derhalve een bedrag van € 7,1 worden gecorrigeerd.

Tabel 4.3 HSL Zuid

HSL in apparaat	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	25,6
HSL in Beheer	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	9,3
HSL Zuid (BHP 2010)	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	34,8
Mutaties in apparaat	0,2	0,1	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
Mutaties in Beheer	2,8	4,8	6,2	6,3	6,3	6,2	6,4	6,0	6,6	6,0	6,0	72
Mutaties	3,0	4,9	6,3	6,5	6,5	6,4	6,6	6,2	6,8	6,2	6,2	73
HSL in apparaat*	2,5	2,5	2,4	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	24,7
HSL in Beheer	3,6	5,6	7,1	7,1	7,1	7,0	7,0	6,8	6,8	6,8	6,8	71,8
HSL Zuid (BHP 2011)	6,1	8,1	9,5	9,3	9,3	9,1	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	96,5

Tabel 4 Cijfers uit beheerplan 2011

2.2.3 Fictief dagtonnage

Een belangrijke parameter voor de slijtage van spoor en wissels is het fictief dagtonnage. Deze geeft een goede benadering voor de vervoersintensiteit. Dit is ook in Europees verband door de

ProRail

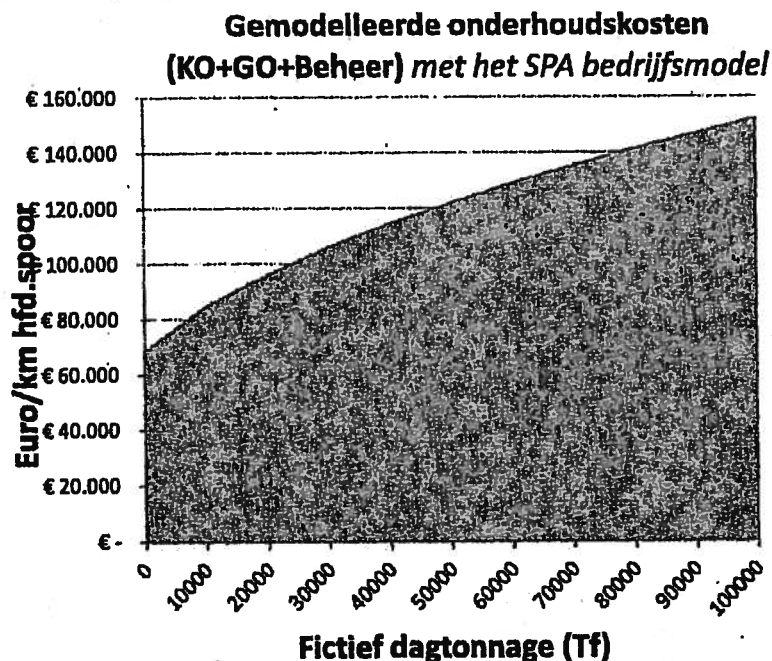
gezamenlijke spoorwegbedrijven verenigd in het UIC (Union International de Chemin de Fer) vastgesteld in het document UIC-fiche 714/715. Deze wordt in Nederland benaderd via de tonkilometer die door het systeem Quo Vadis op rond de 40 meetpunten in het spoornetwerk wordt gemeten (feitelijk tonnage) en daarna vertaald naar het hele netwerk omdat bekend is waar de gemeten trein heeft gereden. Het fictief dagtonnage is een factor die is opgebouwd uit het aantal treinen dat langskomt, het gewicht van de treinen en het soort materieel en de snelheid. Het fictief dagtonnage voor 2010 is 30.919 ton (zie ook bijlage 11).

2.2.4 Relatiegrafiek Fictief dagtonnage en Kosten

In het bedrijfsmodel van ProRail worden de kosten van KO, GO en Beheer gemodelleerd aan de hand van een aantal parameters. Deze parameters zijn tot stand gekomen in interactie met de vakdeskundigen binnen ProRail. Elk van de potentiële parameters is onderzocht op een verband met fictief dagtonnage. Het nu gehanteerde model geeft een goede correlatie ($>0,9$) met de realisatie van de kosten voor KO/GO/Beheer die in Railfocus staan op de spoorlijnen. In deze analyse wordt alleen gekeken naar de in regulier gebruik zijnde spoorlijnen en worden de bijzondere spoorlijnen Betuweroute en HSL niet meegenomen.

In de relatiegrafiek komen de onderhoudskosten met het gemiddelde Fictief dagtonnage in Nederland voor het jaar 2010 van 30.919 Tf uit op € 106.952 per km hoofdspoor, zie tabel 5 hieronder. De onderhoudskosten zonder dagtonnage zijn het model € 68.757 per km hoofdspoor. Het verschil is € 38.195 per km hoofdspoor oftewel 35,7% van € 106.952. Hieruit is te concluderen dat 35,7% van de kosten van KO/GO/Beheer op het gemengde net (zonder HSL/Betuweroute) gebruiksgelateerd is aan het fictief dagtonnage (J). De gebruiksgelateerde kosten van KO/GO/Beheer (J) zijn dan het percentage (I) maal de kosten voor KO/GO/beheer van het gemengde net (H).

Figuur 1 Gemodelleerde onderhoudskosten



2.2.5 De gebruiksgelateerde kosten

ProRail

De gebruiksgelateerde kosten bedragen daarmee 35,7 % van de onderhoudskosten voor Beheer, KO en GO:

Tabel 5 gebruiksgelateerde kosten Beheer/KO/GO

Onderhoudskosten	Kosten/km hfd.spr	
Vaste kosten	€ 68.757	64,3%
Variable kosten bij 30519	€ 38.195	35,7%
	€ 106.952	100,0%

2.3. Kosten Afschrijving Spoor & Wissels

In het begrotingsproces worden de uitgaven van vervangingsinvesteringen begroot. Dit betekent dat in de Beheerplannen niet de afschrijvingen worden begroot. De reden hiervan is dat de begroting van werkelijke vervangingsinvesteringen een bottom-up proces is, dat rekening houdt met de staat van de infrastructuur en de risico's (en de onderlinge verbanden daartussen). Het is dynamischer dan het strikt hanteren van de afschrijvingen.

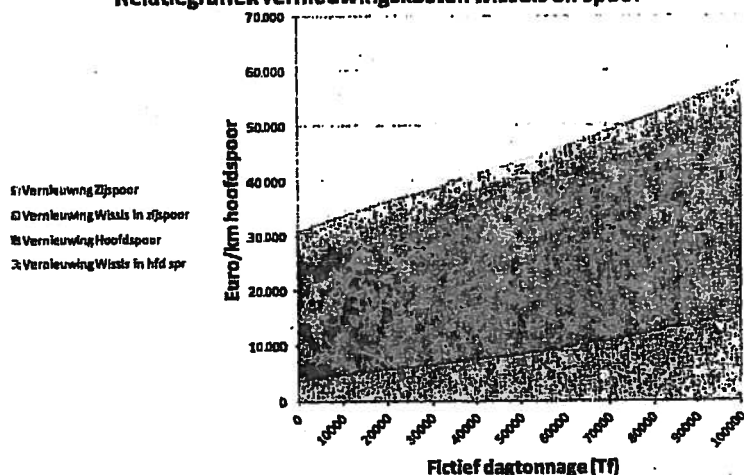
Omdat productieplannen kunnen resulteren in significante fluctuaties over de jaren heen, wordt in de nieuwe gebruiksvergoedingssystematiek een 10-jarig voortschrijdend gemiddelde berekend. Dit noemen wij steady state renewal (SSR).

Voor het modelleren van de relatie tussen vernieuwingskosten en gebruik is eerst vastgesteld voor welke systemen dat van toepassing is. Dat zijn alleen spoor en wissels; hoe meer tonnen er over heen rijden hoe sneller ze slijten en dus aan vervanging toe zijn. De andere systemen slijten niet door het gebruik, met uitzondering van de draad van het bovenleidingsysteem. Die wordt echter buiten beschouwing gelaten omdat de draad slechts een klein onderdeel is van het totale energievoorzieningsysteem, de levensduur lang is, de jaarlijkse vernieuwingskosten laag en er geen informatie bekend is over de relatie tussen gebruik en levensduur.

De relatiegrafiek voor vernieuwing wordt opgebouwd uit twee assen: fictieve tonnen voor het gebruik en de gemiddelde jaarlijkse afschrijvingskosten voor de kosten. Daarvoor is niet meer nodig dan de levensduur in relatie tot het gebruik en een kostengetal. Die informatie is beschikbaar voor zowel het spoor als de wissels.

Figuur 2 Relatiegrafiek voor de gemiddelde jaarlijkse afschrijvingskosten per km hoofdspoor van spoor en wissels, met het fictief dagtonnage

Relatiegrafiek vernieuwingskosten wissels en spoor



In het Beheerplan 2011 staat een totaal aan vervangingsinvesteringen in de periode 2010-2020 van € 2281 mln (zie tabel 2). Na aftrek van 2010 (€ 179 mln) resteert € 2102 mln voor de periode 2011-2020 (IK). In de onderliggers (zie tabel 6) is zichtbaar dat € 55,3 mln hiervan voor de Betuweroute is (IL).

ProRail

Als basis voor vervangingsinvesteringen is genomen het 10 jaars-gemiddelde van de vervangingsinvesteringen excl Betuweroute (€ 2064,7)(M) over de jaren 2011-2020. Dit is een bedrag van € 204,7 mln gemiddeld per jaar ((P)).

Tabel 6 Cijfers uit SAP IP bovenbouwvernieuwing conform Beheerplan 2011

	Jaar 2011	Jaar 2012	Jaar 2013	Jaar 2014	Jaar 2015	Jaar 2016	Jaar 2017	Jaar 2018	Jaar 2019	Jaar 2020	2011-2020	Gemiddelde per jaar
BBV Gemengd net BHP 2011	-156.776	-165.430	-174.187	-176.537	-219.270	-208.701	-257.788	-245.947	-184.169	-256.789	-2.046.591	-204.639
BBV Betuweroute BHP 2011	-7.111	-5.785	-4.749	-5.034	-3.908	-7.125	-3.764	-6.512	-3.891	-8.447	-55.304	
BBV Totaal BHP 2011	-163.887	-171.215	-178.936	-181.570	-223.178	-215.825	-261.552	-252.459	-188.060	-265.236	-2.101.895	

Voor het gemiddelde fictief dagtonnage van het gemengd net is de gebruiksgelateerdheid van de vernieuwingskosten van wissels en spoor volgens onderstaande tabel.

Tabel 7 Gebruiksgelateerde vervanging spoor en wissels

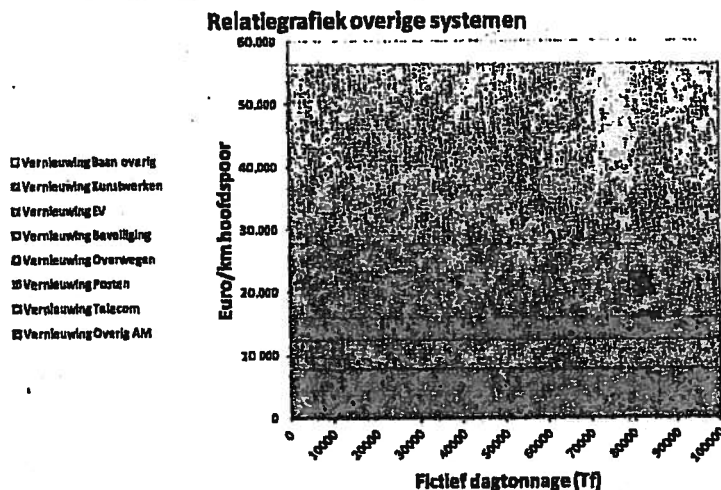
Spoor en Wissels	Kosten/km hfd. sp.	
Vaste kosten	€ 30.892	79,9%
Variable kosten bij 80919	€ 7.786	20,1%
	€ 38.678	100,0%

Bij een gemiddelde belasting van rond de 30.919 Tf is uit de grafiek en tabel af te lezen dat de gemiddelde jaarlijkse vervangingskosten voor spoor + wissels in 2010 €38.678 per km hoofdspoor zijn. De vaste kosten van Hoofd- en zijspoor bij een fictief dagtonnage van nul zijn €30.892 per km hoofdspoor. De gebruiksgelateerde kosten zijn hiermee € 7.786 per km hoofdspoor. Het percentage gebruiksgelateerd is 20,1% ((Q)).

2.3.1 Overige systemen

De "overige" systemen omvatten: baan, kunstwerken, energievoorziening, beveiliging, overwegen, posten, telecom en overige assets. Al de vervangingskosten daarvan zijn vast en worden dus niet beïnvloed door het gebruik. Door de vervangingswaarde te delen door de gemiddelde afschrijvingstermijn (lees: theoretische levensduur) worden de gemiddelde jaarlijkse afschrijvingskosten berekend voor ieder systeem. Onderstaande figuur 6.3 laat het resultaat zien:

Figuur 3 Relatiegrafiek voor de gemiddelde jaarlijkse afschrijvingskosten van overige assets (excl spoor en wissels) met het fictief dagtonnage



2.4 Kosten Onderhoud transfer

In het Beheerplan is voor de kosten van onderhoud transfer een bedrag van € 74 mln. opgenomen, zie tabel 2. Dit bedrag is nader gedetailleerd in tabel 6.7. Van de kosten in tabel 6.7 zijn alle kosten voor schoonmaak & onderhoud gebruiksgelateerd. Op de parons is dat € 28,1 mln, in de hal en de fietsenstallingen € 11,1 mln. Daarnaast zijn er in 2013 kostenstijgingen begroot door extra stations en verbouwingen van huidige stations. Binnen de regels Inframutanten en NSP's (Nieuwe Sleutel Projecten, oftewel de verbouwingen op de grote stations) zijn respectievelijk € 5,1 mln en € 3,3 mln gerelateerd aan schoonmaak en onderhoud. In de regel Inframutanten is ook nog een deel niet gebruiksgelateerd. Het betreft taken voor toezicht in het kader van veiligheid en de huur van de grond van NS Poort t.b.v. fietsenstallingen. Dit is respectievelijk € 1,1 mln. en € 0,4 mln groot.

Tabel 6.7 Uitsplitsing kosten onderhoud transfer (conform onderliggers Beheerplan 2011)

	2013 (pp2010)
Schoonmaak en onderhoud	26,4
Inframutanten (schoonmaak en onderhoud)	5,2
NSP's (schoonmaak en onderhoud)	3,3
Niet Concessie Hal en Fiets	11,2
Totaal schoonmaak & Onderhoud	46,0
Inframutanten (niet schoonmaak en onderhoud)	1,1
Inframutanten (niet schoonmaak en onderhoud)	0,4
Energie	7,1
Sociale Veiligheid	6,9
Overige kosten	12,0
Totaal	73,5

Het totaal aan kosten voor schoonmaak en onderhoud in 2013 is dan € 46 mln (pp 2010 (R)). Van de kosten voor Energie van € 7,1 mln ((U)), Sociale veiligheid van € 6,9 mln ((V)) en Overige kosten (OZB, projecten etc) van € 12,0 mln ((W)) is geen onderbouwing dat deze gebruiksgelateerd zijn.

2.4.1 Niet-gebruiksgelateerde kosten per station

De kosten van Transfer zijn voor schoonmaak en onderhoud voor 2009 per station bekend. Deze werkelijke kosten zijn met een model gebaseerd op het aantal in en uitstappers met een R^2 van 0,82 te benaderen (zie bijlage 16). Dit model (zie hieronder figuur 4) resulteert in basiskosten van een station van € 4667 per station met een directe relatie met het aantal stappers. De basiskosten per station zijn gevonden door een regressieanalyse op alleen het stationstype halte te doen. Dit zijn de stations die het meest dicht een situatie van zonder stappers benaderen en daarmee de beste inschatting hiervoor kunnen leveren. Dit zorgt voor € 1,9 mln ((Y)) aan vaste kosten op de 417 stations. Het gebruiksgelateerde deel van schoonmaak & onderhoud is dan € 44,1 mln ((Z)). De kosten zijn inclusief de kosten van fietsenstallingen en hal.

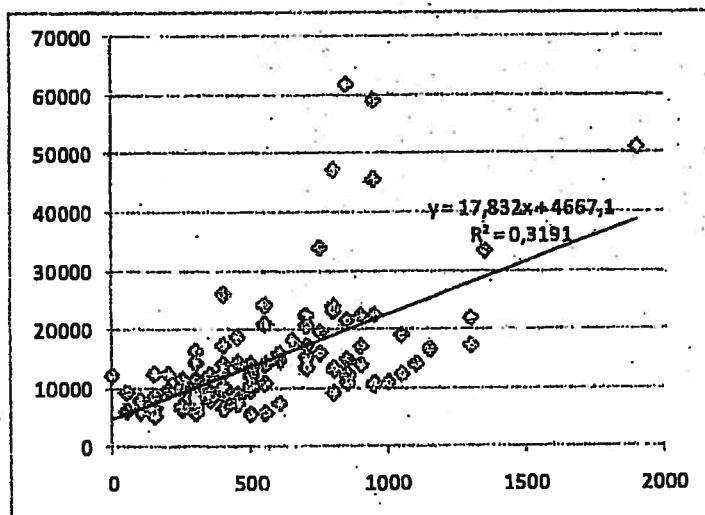
Passanten in de hal blijken uit steekproeven een niet significant deel van de mensen te zijn die gebruik maken van de hal.

Een deel van de kosten van schoonmaken en onderhoud wordt namelijk gemaakt ook al zijn er geen reizigers in het station/halte. Hoewel de kosten per station verschillen kan gesteld worden dat vanaf de basiskosten voor een halte alle extra kosten voor een station bepaald worden door het aantal reizigers. De omvang van een station is gerelateerd aan het aantal reizigers dat wordt verwacht Zodra er meer reizigers op een station komen zullen er extra voorzieningen geboden worden zoals b.v. liften; die ook schoongemaakt en onderhouden moeten worden.

De basiskosten van een halte worden als niet-gebruiksgelateerd beschouwd. Deze basiskosten zijn bepaald op basis van de kosten voor schoonmaak en onderhoud per halte uit 2009. Het verband

ProRail

tussen het aantal in/uitstappers en de gerealiseerde kosten van een halte is een rechte lijn met een startpunt van € 4667 bij nul in/uitstappers. Dit zijn de niet-gebruiksgerelateerde kosten per station.



Figuur 4 : Kosten Schoonmaak & onderhoud van haltes in EUR tegen In/uitstappers

ProRail

2.5 Opbouw Netto-apparaatskosten

In het beheerplan zijn de netto-apparaatskosten zichtbaar. In de onderliggende systemen is deze gesplitst naar de bedrijfseenheden. In een aparte bepaling op basis van FTE (volgens SAP IP) en kosten zijn hier de gebruiksgelateerde kosten van een vastgestelde groep medewerkers bepaald. Deze zijn exclusief de medewerkers die voor de HSL of de Betuweroute werken.

Tabel 6 Onderbouwing apparaatskosten 2013 (in € mln) pp2010

		Kaer 2013 K01	Omschrijving
Operatie	Operatie Staf	16.836	HRM, Financiën en Beleid Operatie
	Assetmanagement	65.557	Planvorming, systeemgmt, VMJB, tracmgmt en Stationbeheer
	ICT Services	30.327	Beheer en ontwikkeling van ICT-systemen
	Verkeersleiding	85.056	Verkeersleiding, Calamiteitenorganisatie, reisinformatie en ondersteuning
Vervoer & Dienstregeling		21.821	Capaciteitsverdeling, capaciteitsvergroting, netwerkanalyses en accountmgmt
Financiën		17.025	Corporate Planning & Control, boekhouding en hulvesting
Staten		29.571	Communicatie, HRM en strategie
Projecten		853	Projectuitvoering (geen netto apparaatskosten hyn declaraties op projecten)
Totaal		267.046	
Verkeersleiding	Gebruiksgelateerd	50.711	Verkeersleiding/treindienstleiding, calamiteitenorganisatie
Vervoer & Dienstregeling	Gebruiksgelateerd	3.760	Capaciteitsverdeling
		54.471	

Bron: Onderliggende gegevens Beheerplan 2011

2.5.1 Apparaatskosten verkeersleiding

Tabel 7 Onderbouwing apparaatskosten verkeersleiding 2013 (in € mln)

ProRail

Opbouw kosten	Omschrijving	lfce	cat	% Voorvloerend uit treindienst	toelichting	2009 (pp 2009)	2013 (pp 2010)
Treindienstleiding		613,2	A	100%		29,91	32,76
Netwerkverkeersleiding			B	100%		3,97	
LVL		27,85		100%			1,91
DVL		86,4		100%			5,20
Calamiteiten organisatie (algemeen leiders)	VL organisatie tbv coordinatie bij calamiteiten	27,9	B	93%	KeyRail deel 7,3% (obv treinkm)	1,66	1,94
Calamiteiten organisatie (Contract Nedtrain)	Vast contract met NedTrain (uitbesteding van operationele organisatie en werkzaamheden bij calamiteiten)	72,9	B	93%	KeyRail deel 7,3% (obv treinkm)	4,50	
Calamiteiten organisatie (ongevallen bestrijding)				93%	KeyRail deel 7,3% (obv treinkm)		4,59
NCBG (contract Nedtrain)	Treindienstleiding voor de NCBG (Niet centraal bediende gebieden), betreft hier het uitbestede deel in de vorm van contract met NedTrain		A	100%		2,33	2,38
Landelijke Coördinator Rail	Coördinator bij landelijke verstoringen (gehulps vest in het OCCR)	5	B	100%			0,42
Backoffice		13,9		100%			0,98
Brugbediening, betreft hier uitbestede deel in de vorm van contracten met derden.							0,53
Totaal						42,37	50,71

Bron: onderliggende gegevens Beheerplan 2011

De werkzaamheden van verkeersleiding kunnen als volgt nader worden beschreven:

Treindienstleiding

Het regelen van treinverkeer door rijweginstelling en seinbediening.

LVL / DVL

De Landelijke Verkeersleiders (LVL) verzorgen de actuele planning (t-36 uur t/m t-2 uur) en de Decentrale Verkeersleiders verzorgen de levering (t-2 uur t/m t=0 uur).

Landelijk Coördinator Rail (OCCR)

De Landelijk Coördinator Rail is binnen het OCCR primair verantwoordelijk voor de afstemming tussen alle processen binnen het OCCR en zorgt voor een zodanige samenwerking dat de doelstellingen en uitgangspunten van alle betrokken organisaties met betrekking tot de dienstregeling en vervoersstromen worden bereikt. Hij heeft geen beslisbevoegdheid maar respecteert als verbindend leider de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle partijen in en buiten het OCCR.

Calamiteiten organisatie (algemeen leiders)

De calamiteitenorganisatie is volledig opgenomen in de ProRail organisatie en verzorgt de uitrukcapaciteit voor interventie in incidentensituaties.

ProRail

Calamiteiten organisatie (ongevallen bestrijding)

Het is de taak van deze afdeling om bij ongevallen en calamiteiten het spoor zo snel mogelijk weer vrij te maken en om te zorgen dat de verschillende hulpdiensten goed hun werk kunnen doen.

Van het OCCR zijn alleen die FTE's opgenomen die zich direct met de treindienststelling bezig houden. De overige ProRail medewerkers op het OCCR betreffen met name mensen die de coördinatie hebben over het oplossen van storingen in de infrastructuur om zo snel mogelijk weer te kunnen rijden. Deze zijn vooral gerelateerd aan de beschikbaarheid van de infrastructuur. Een nieuwe inrichting met decentrale en landelijke verkeersleiding ipv netwerkverkeersleiding zorgt voor verschuivingen in kosten tussen treindienststelling en de bovengenoemde onderdelen. De medewerkers van de calamiteitenorganisatie kunnen niet specifiek worden toegewezen aan KeyRail. Het aan KeyRail toe te wijzen deel (7,3 %, gebaseerd op het aantal spoorkilometers) wordt door Keyrail betaald. 92,7% van de kosten zijn ten behoeve van het gemengde net.

2.5.2 Apparaatskosten Capaciteitsverdeling

In het voorstel voor de kostenbasis 2013 (dd 23 september 2011) is de volgende tabel opgenomen:

Tabel 8 Onderbouwing apparaatskosten capaciteitsverdeling 2013 (in € mln) pp2010

Activiteit	(€ mln)	2013
Capaciteitsverdeling: NSR nog over te nemen werksz.		1,46
Capaciteitsverdeling: verdeling verkeer		1,04
Capaciteitsverdeling: verdeling beheer		0,51
Capaciteitsverdeling: One Stop Shop		0,75
Totaal		3,76

Bron: onderliggende gegevens Beheerplan 2011

Eik van deze onderdelen voeren activiteiten uit ten behoeve van het behandelen van capaciteitsaanvragen. De onderdelen kunnen als volgt worden omschreven:

Capaciteitsverdeling: NSR nog over te nemen werkzaamheden

Dit betreft de verdeeltaken op de Bureau's Lokale Planning van NSR. Deze verdeeltaken richten zich op trein- en rangeerbewegingen. Een eerste inschatting betreft 20 fte's.

Capaciteitsverdeling: verdeling verkeer

Hier worden de jaardienstaanvragen van vervoerders behandeld.

Capaciteitsverdeling: verdeling beheer

Dit betreft de verdeling van het onderhoudsrooster ten behoeve van Kleinschalig onderhoud (geschikt houden van de systemen (vergelijk par. 6.4 kostenbasis)). De kostenbasis van € 1,43 mln van deze activiteit is in dezelfde mate gebruikgerelateerd als bij KO/GO/Beheer. Dus 35,7% of € 0,51 mln is gebruikgerelateerd

Capaciteitsverdeling: One Stop Shop

Dit betreft het behandelen van ad hoc aanvragen van vervoerders. One Stop Shop is exclusief facilitair plannen. Deze kosten moeten worden geëlimineerd omdat een aantal vervoerders deze kosten zelf maakt.

ProRail

3. Uitwerking tarieven 2013

In hoofdstuk 10 zijn ter illustratie de tarieven per dienst voor het jaar 2013 uitgewerkt op basis van de tariefsystematiek. Basis voor de tarieven voor 2013 is de kostenbasis voor het jaar 2013 zoals uitgewerkt in hoofdstuk 6.

Omdat de begrote kosten en kwantiteiten voor het jaar 2013 in het Beheerplan 2011 niet het gewenste detailniveau hebben zijn er bij de uitwerking van de tarieven voor het jaar 2013 aannames gemaakt om berekeningswijze van de systematiek van de totstandkoming van de tarieven te kunnen laten zien.

3.1 Uitwerking kosten naar diensten 2013

Op de in de paragraaf 7.1 t/m 7.4 beschreven wijze worden de toe te rekenen kosten voor het jaar 2013 op basis van het beheerplan 2011 als volgt over de verschillende diensten verdeeld:

diensten	bedrag in mln.
1 treinpad	€ 238,6
2 bovenleiding	€ 30,7
3 transfer	€ 44,1
4 opstellen	€ 12,2
Kostenbasis	€ 325,6

tabel 9 Overzicht kostenbasis

De methode om de kosten per dienst voor het jaar 2013 per dienst te bepalen is in hoofdstuk 6 opgenomen. In het beheerplan 2011 zijn de kosten toe te rekenen aan de dienst bovenleiding niet direct zichtbaar: de kosten tractie-energie reguler net, de kosten netbeheerders. Deze kosten staan onder de Beheer en calamiteitenorganisatie. De detaillering van de kosten Beheer en calamiteitenorganisatie uit het Beheerplan 2011 voor Jaarplak 2013 staan in tabel 10.

Beheerplan 2011/jaarplak 2013	afdeling	bedrag in mln.
1 Tractie-energie reguler net	AM	€ 30,7
2 Aansluitkosten HSL	AM	€ 4,0
3 Overige kosten HSL	AM	€ 2,5
4 Overig AM Beheer	AM	€ 48,9
5 TRIS	ICT-S	€ 16,5
6 BNS	ICT-S	€ 45,1
7 HSL ICT-S	ICT-S	€ 0,3
8 Overig ICT-S	ICT-S	€ 11,3
9 HSL VL	VL	€ 0,3
10 Overig Beheer VL	VL	€ 4,5
11 Verzekeringen		€ 4,7
Beheer en calamiteitenorganisatie		€ 168,9

tabel 10 detaillering kosten beheer en calamiteitenorganisatie

De toe te rekenen kosten voor de dienst transfer zijn niet nog begroot op het niveau van de vijf stationsklassen. Zie paragraaf 8.3 voor de verdeling van de toe te rekenen kosten voor de dienst transfer naar de stationsklassen.

De toe te rekenen kosten voor de dienst opstellen zijn niet uit direct uit de kostenbasis te halen. Zie paragraaf 8.4 voor de berekening van de toe te rekenen kosten voor de dienst opstellen voor het jaar 2013 en de uitwerking hieronder..

ProRail

Om te komen tot een tarief per meter opstel- en rangeersporen zijn de volgende stappen doorlopen op basis van het overzicht Instandhoudingskosten Objecten/Systemen (KO+GO+Beheer) 2010, dat is opgesteld vanuit het bedrijfsmodel met de realisatiecijfers uit 2010 (zie overzicht 1):

- Basis zijn de kosten per wissel in zijspoor en de kosten per kilometer zijspoor (overige kosten) en het aantal wissels per kilometer zijspoor en de hoeveelheid kilometer zijspoor in 2010.
- Berekening kosten per kilometer zijspoor: kosten wissels en overige kosten. Het aantal wissels in een kilometer zijspoor (2.445 wissels gedeeld door 829 kilometer zijspoor) is gemiddeld 2,9 wissels.
- Om de kosten van de zijsporen tot emplacementvoorzieningen toe te delen aan de opstel- en rangeersporen worden deze kosten vermenigvuldigd met 829/287.588. Er wordt namelijk 829 kilometer zijspoor toegeedeeld aan de 287.588 hoeveelheid aangevraagde meter opstel- en rangeersporen in de jaardienst voor jaar 2012. Zo ontstaat een basistarief per meter opstel- en rangeerspoor CBG/NCBG.
- Het basistarief wordt afhankelijk van de reserveringsduur vermenigvuldigd met een factor. Voor alle dagen van het dienstregelingjaar geldt het basistarief en voor een afzonderlijke dag (is een losse dag) geldt het basistarief 250% / 365.

ProRail

Cijfers uit Instandhoudingskosten Objecten/Systemen (KO+GO+Beheer) 2010

Instandhoudingskosten 2010 per	CBG	NCBG	
wissel in zijspoor	€ 5.329	€ 3.558	
kilometer zijspoor	€ 6.357	€ 6.357	

aantal wissels per/km. zijspoor 2010	CBG	NCBG	totaal
aantal wissels in zijspoor	653	1.792	2.445
km zijspoor			829

gemiddeld aantal wissels per kilometer zijspoor: 2.445/829	2,9
--	-----

Berekening toe te rekenen kosten aan de dienst opstellen en tarieven voor jaar 2013

totaal kosten zijspoor 2010	totaal	
kosten wissels in zijspoor (kosten per wissel x aantal wissels)	€ 9.852.189	
kosten zijspoor (kosten per km. zijspoor x aantal km. zijspoor)	€ 5.269.953	
totaal	€ 15.122.142	
aannemers (meters x tarief CBG/NCBG)	€ 2.965.078	
totaal exclusief aannemers	€ 12.157.064	

kosten per kilometer zijspoor 2010	CBG	NCBG
wissels (gem. 2,9 wissels)	€ 15.717	€ 10.488
overige kosten	€ 6.357	€ 6.357
totaal kosten per kilometer zijspoor	€ 22.074	€ 16.845

kosten per meter opstel en rangeerspoor	CBG	NCBG
toedeling zijsporen 829/287.588	€ 63,63	€ 48,56

kosten per meter opstel en rangeerspoor	CBG	NCBG
correctie tariefopslag	€ 59,33	€ 45,27

aanvraag meters opstel en rangeerspooren jaardiens 2012			
vervoerders	CBG	NCBG	totaal
vervoerders	99.911	127.760	227.670
aannemers	3.694	56.223	59.917
totaal	103.605	183.983	287.588

kosten toegetrokken aan dienst opstellen voor 2013 o.b.v. jaardiens 2012 rekeninghoudende met tariefopslag			
vervoerders	CBG	NCBG	totaal
vervoerders	€ 6.198.212	€ 5.958.851	€ 12.157.064
aannemers	€ -	€ -	€ -
totaal	€ 6.198.212	€ 5.958.851	€ 12.157.064

overzicht 1 berekeningswijze toe te rekenen kosten aan dienst opstellen voor 2013

3.2 Uitwerking kwantiteiten 2013

De kwantiteiten voor die diensten treinpad en transfer worden geraamd in het beheerplan 2011 gebaseerd op de voorjaarsprognose 2010. Dit betreft op dit moment alleen treinkilometers zonder de gewichtsklassen en halteringen zonder de treinklassen. Er zijn een aantal aannames gemaakt om de berekeningwijze van de systematiek van de totstandkoming van de tarieven te kunnen laten zien.

Voor de dienst treinpad zijn de treinkilometers daarom verdeeld naar gewichtsklassen o.b.v. de gerealiseerde gefactureerde treinkilometers periode januari t/m april 2011. Omdat de elektrische treinkilometers naar gewichtsklassen nog niet worden gemeten in de realisatie en omdat er ook nog geen begrote aantallen bekend zijn is voor de dienst bovenleiding gebruik gemaakt van het percentage elektrische treinkilometers uit de jaardiensaanvraag voor 2012. Dit percentage is voor alle tariefklassen gelijk gehouden terwijl dit in de realisatie niet zo zal zijn.

ProRail

Voor de dienst transfer zijn de haltingen verdeeld naar treinklassen op basis van de gerealiseerde gefactureerde haltingen periode januari t/m april 2011. De kwantiteiten voor de dienst opstellen zijn gebaseerd op de aanvraag van de reizigers- en goederenvervoerders van de jaardienstverdeling 2012.

3.3 Tarieven 2013

3.3.1 Treinpad tarieven 2013

Het tarief voor de dienst treinpad per treinkilometer per gewichtsklasse voor het jaar 2013 wordt bepaald door de toe te rekenen kosten (€ 238,6 mln.) te delen door de hoeveelheid treinkilometers per gewichtsklasse rekening houdende met het degressieve verband tussen kosten en tonnage. Zie tabel 11.

tarieven dienst treinpad		in miljoenen	
gewichtsklasse	tarief	treinkm	kosten
1 0-160 ton	€ 1,0603	38,82	€ 41,2
2 161-320 ton	€ 1,5078	54,12	€ 81,6
3 321-600 ton	€ 2,1068	45,11	€ 95,0
4 601-1.600 ton	€ 3,3738	5,33	€ 18,0
5 1.601-3.000 ton	€ 4,0623	0,60	€ 2,4
6 > 3.000 ton	€ 4,4066	0,09	€ 0,4
Totaal		144,07	€ 238,6

tabel 11 tarieven treinpad per gewichtsklasse voor 2013

3.3.2 Bovenleiding tarieven 2013

Voor de werking van de tariefsystematiek wordt gerekend met geraamde elektrische treinkilometers in combinatie met gewichtsklassen.

Als uitgangspunt voor de kwantiteiten wordt gebruik gemaakt van het percentage berekende elektrische treinkilometers uit de definitieve jaardienst van ProRail voor 2012. De verhouding wordt toegepast op het totaal aan elektrische en niet-elektrische tonkilometers uit het Beheerplan 2011. Elektrisch/niet-elektrisch wordt bepaald o.b.v. het materieeltype (tractievorm) wat de vervoerder aangeeft bij de aanvraag van de jaardienst.

Het percentage elektrische treinkilometers vanuit de definitieve jaardienstverdeling van ProRail voor 2012 is 81,02 %. Dit percentage is gebaseerd op het rapport uit de tool Capreporter met gegevens uit het planningsysteem Donna ten behoeve van de jaardienst. 81,02% van 144,07 miljoen treinkilometers = 116,72 miljoen elektrische treinkilometers. Voor de onderbouwing van het totaal aantal treinkilometers naar gewichtsklassen zie paragraaf 3.3.1 Treinpad tarieven 2013.

Het tarief voor de dienst bovenleiding per elektrische treinkilometer per gewichtsklasse voor het jaar 2013 wordt bepaald door de toe te rekenen kosten (€ 30,7 mln.) te delen door de hoeveelheid elektrische treinkilometers per gewichtsklasse rekeninghoudende met het degressieve verband tussen kosten en tonnage. Zie tabel 12. Het aantal elektrische treinkm's per gewichtsklasse wordt nog nader onderzocht en kan leiden tot andere tarieven.

tarieven dienst bovenleiding		in miljoenen	
gewichtsklasse	tarief	elektr. treinkm	kosten
1 0-160 ton	€ 0,1684	31,45	€ 5,3
2 161-320 ton	€ 0,2395	43,85	€ 10,5
3 321-600 ton	€ 0,3346	36,55	€ 12,2
4 601-1.600 ton	€ 0,5358	4,32	€ 2,3
5 1.601-3.000 ton	€ 0,6451	0,48	€ 0,3
6 > 3.000 ton	€ 0,6998	0,07	€ 0,0
Totaal		116,72	€ 30,7

tabel 12 tarieven bovenleiding per gewichtsklasse voor 2013

ProRail

3.3.3 Transfer tarieven 2013

Het tarief voor de dienst transfer per treinkilometer per gewichtsklasse voor het jaar 2013 wordt bepaald door de toe te rekenen kosten (€ 44,1 min.) te delen door de hoeveelheid haltingen per stationsklasse in combinatie met treinklassen rekeninghoudende met de vaste kostenverdeling naar de treinklassen: 75% voor A, 100% voor B en 125% voor C zoals aangegeven in paragraaf 8.3 Transfer.

Zoals in paragraaf 3.2 aangegeven zijn de begrote haltingen verdeeld naar treinklassen op basis van de gerealiseerde gefactureerde haltingen periode januari t/m april 2011. Zie tabel 13.

Klasse	A	B	C
kathedraal	36%	14%	50%
mega	40%	21%	38%
plus	55%	14%	31%
basis	78%	12%	9%
halte	84%	4%	2%

tabel 13 verdeling haltingen per stationsklasse naar treinklassen voor 2013

Op basis van de verdeling uit tabel 13 zijn de begrote haltingen als volgt verdeeld over de stations- en treinklassen (tabel 14):

Klasse	A	B	C	Totaal
kathedraal	343.979	134.987	473.056	952.022
mega	985.764	525.629	937.094	2.448.487
plus	1.430.540	366.786	803.595	2.600.932
basis	5.825.967	892.172	675.933	7.394.073
halte	2.984.857	122.981	65.131	3.152.970
Totaal	11.551.108	2.042.566	2.954.810	16.548.483

tabel 14 verdeling kwantiteiten naar stationsklassen en treinklassen voor 2013

De toe te rekenen kosten aan de dienst transfer zijn daarom voor de berekeningswijze verdeeld over de stationsklassen volgens de kostenverdeling van de gerealiseerde kosten schoonmaak en onderhoud over 2008. Zie tabel 15.

Klasse	dienst transfer (bedragen in mln.)	
	realisatie 2008	kostenbasis 2013
kathedraal	€ 5,5	€ 16,3
mega	€ 8,5	€ 25,2
plus	€ 6,9	€ 20,3
basis	€ 11,4	€ 33,9
halte	€ 1,5	€ 4,3
Totaal	€ 33,8	€ 100,0

tabel 15 kostenverdeling naar stationsklasse o.b.v. 2008 voor 2013

Op basis van de verdeelde kosten naar stationsklassen en in combinatie met de kostenverdeling 75% voor A, 100% voor B en 125% (zoals aangegeven in paragraaf 8.3) voor C worden de haltingen naar treintype gewogen. Zie tabel 16.

ProRail

gewogen haltingen over de stations- en treinklassen				
Klasse	A	B	C	Totaal
kathedraal	257.884	134.987	581.320	984.292
mega	739.323	525.629	1.171.368	2.436.320
plus	1.072.805	966.798	1.004.484	2.444.195
basis	4.389.476	892.172	844.917	6.106.564
halte	2.223.643	122.981	81.414	2.428.038
Totaal	10.603.931	2.642.556	3.683.503	16.929.990

Tabel 16 gewogen kwantiteiten naar stationsklasse en treinklasse voor 2013

Vervolgens wordt door de toe te rekenen kosten per stationsklasse te verdelen over de gewogen haltingen een gemiddeld tarief berekend. Dit is het tarief voor treinklasse B. Zie tabel 17.

Klasse	kostenbasis 2013 (m/mln)	haltingen (m/mln)	gem. tarief
kathedraal	€ 7,2	0,98	€ 7,30
mega	€ 11,1	2,44	€ 4,56
plus	€ 8,9	2,44	€ 3,66
basis	€ 14,9	6,11	€ 2,45
halte	€ 1,9	2,43	€ 0,78
Totaal	€ 44,0	14,40	

Tabel 17 tarieven transfer voor treinklasse B voor 2013

Door het gemiddelde tarief met 25% te verhogen of te verlagen wordt een tarief voor de treinklassen A en B berekend. Zie tabel 18.

tarieven 2013 dienst transfer			
Klasse	A	B	C
kathedraal	€ 8,48	€ 7,30	€ 9,13
mega	€ 3,42	€ 4,56	€ 5,70
plus	€ 2,75	€ 3,66	€ 4,58
basis	€ 1,83	€ 2,45	€ 3,06
halte	€ 0,69	€ 0,78	€ 0,89

Tabel 18 tarieven transfer naar stationsklasse en treinklasse voor 2013

3.3.4 Emplacementen: opstellen tarieven 2013

In overzicht 1 in paragraaf 3.1 is de berekening van de toe te rekenen kosten aan de dienst opstellen voor het jaar 2013 uitgewerkt samen met de tarieven per meter opstel- en rangeerspoor CBG en NCGB voor het jaar 2013 op basis van de gerealiseerde kosten en kwantiteiten uit het jaar 2010 uit het bedrijfsmodel van ProRail..

Uitgaande van de totale kosten KO, GO en Beheer voor zijspoor inclusief kosten voor de wissels verminderd met de hoeveelheid aangevraagde meters CBG/NCBG door de aannemers maal het tarief per meter zal in totaal €12,2 mln. aan kosten worden toegerekend aan de dienst opstellen voor het jaar 2013. Zie tabel 19.

totale kosten zijspoor 2010		Totaal
kosten wissels in zijspoor (kosten per wissel x aantal wissels)		€ 9.852.189
kosten zijspoor (kosten per km. zijspoor x aantal km. zijspoor)		€ 5.269.953
Totaal		€ 15.122.142
aannemers (meters x tarief)		€ 2.965.078
Totaal exclusief aannemers		€ 12.157.064

Tabel 19 kosten zijspoor 2010

ProRail

Aanvraag meters opstel- en rangeersporen jaardienst 2012			
Vervoerders	NCBG	NCBG	Totaal
vervoerders	89.911	127.760	227.670
aannemers	3.694	56.223	59.917
totaal	103.605	183.983	287.588

tabel 20 kwantiteiten opstelsters jaardienst 2012

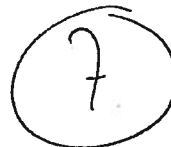
Op basis van het aantal aangevraagde meters opstel- en rangeersporen voor de jaardienst 2012 (zie tabel 20) en rekeninghoudende met het basistarief per meter opstel- en rangeerspoor en de factor in geval van reservering van een afzonderlijke (is een losse) dag zijn de tarieven per meter opstel- en rangeerspoor per kalenderjaar voor het jaar 2013 (tabel 21):

tarief dienst opstellen 2013		NCBG	NCBG
tarief per meter opstel- en rangeerspoor	€	59,33	€ 45,27

tabel 21 tarieven opstellen

Datum 28 maart 2012
Referentie Dir014-12/ATpb
Doorkiesnr 070 375 17 14
Betreft Methodiek van gebruiksvergoedingen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Aan de Minister
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag



Geachte Minister,

KNV en de vereniging Regionale Spoorvervoerders richten zich tot u als vertegenwoordigers van de spoorgoederenvervoerders en regionale reizigersvervoerders in Nederland.

Via de reguliere gremia voor overleg over vergoedingen voor gebruik van het spoor zijn wij geïnformeerd over de gevolgen van eventuele wijzigingen in de methodiek voor berekening van deze vergoedingen. Omdat ProRail hierbij heeft aangegeven dat besluitvorming hieromtrent een politieke aangelegenheid is, richten wij ons tot u.

Uit de doorrekening van consequenties, die aan ons is verstrekt, blijkt dat de gevolgen van de wijziging van methodiek in drastische verhoging van lasten resulteert voor alle vervoerders en dus uiteindelijk voor hun klanten, maar dat er bovendien opmerkelijke verschillen tussen de verschillende groepen van gebruikers ontstaan.

In de doorrekening van consequenties wordt door ProRail een indeling gemaakt in drie categorieën van gebruikers te weten: de exploitant van het hoofdrailnet, de regionale vervoerders en de spoorgoederenvervoerders. Deze indeling wordt kennelijk gehanteerd, omdat de gevolgen van een eventuele wijziging in methodiek op verschillende wijze neerslaat bij vervoerders in deze categorieën. Echter voor de vervoerders in deze categorieën geldt dat zij niet in gelijke mate in staat zijn om de gevolgen door te berekenen aan hun klanten.

Uitsluitend de gevolgen van regeringsbeleid op gebruiksvergoedingen, die de concessie van het hoofdrailnet betreffen, laten zich rechtstreeks opvangen. Dit omdat de Rijksoverheid zowel de hoogte van de gebruiksvergoedingen (via de infrastructuurbeheerder ProRail) als van de reizigerstarieven bepaalt. In deze context is ook van invloed dat de Rijksoverheid enig aandeelhouder is van de exploitant van het hoofdrailnet. Voor de regionale reizigersvervoerders geldt dat Openbaar Vervoer tarieven worden bepaald door regionale autoriteiten. Deze autoriteiten zullen verwachten dat de verhoogde gebruiksvergoedingen worden gecompenseerd door een verhoging van de BDU, of moeten instemmen met een extra verhoging van reizigerstarieven, of de consequenties van de verhoogde gebruiksvergoedingen uit eigen begroting moeten opvangen. Voor de vervoerders van goederen geldt dat tarieven tot stand komen tussen marktpartijen en dat eventuele wijzigingen in gebruiksvergoedingen zowel hun concurrentiepositie als die van de Nederlandse havens rechtstreeks raakt.

Aangaande de opgemerkte verschillen tussen de consequenties op gebruikerscategorieën in de gepresenteerde doorrekening wekt het onze verwondering dat de effecten voor de exploitant van het hoofdrailnet procentueel aanmerkelijk lager zijn dan voor overige vervoerders. Dit duidt op ongelijkwaardige en discriminerende gebruiksrechten.

Dir014-12/ATpb, blad 2

Vanwege de ongelijkheid waarmee het regeringsbeleid de verschillende categorieën van vervoerders dreigt te treffen, verzoeken wij u om in deze tijden van economische crisis van ingrijpende wijzigingen in de methodiek van gebruiksvergoedingen af te zien.

Hoogachtend,

Voorzitter
KNV Spoorgoederenvervoer

Voorzitter
Vereniging Regionale Spoorvervoerders

Spui 188 - 2511 BW Den Haag - Postbus 19365 - 2500 CJ Den Haag - Telefoon 070-3751751 - Fax 070-3455853 - E-mail postbus@knv.nl - Internet www.knv.nl IBAN NL17ABNA0246657480 - BIC ABNANL2A - ABN AMRO Bank 24.66.57.480 - ING 13596 - KvK 40412474 - BTW NL8006.12.899.B01

Koninklijk Nederlands Vervoer: werkgeversorganisatie in het beroepspersonen- en het spoorgoederenvervoer

H.G.J. Kamp en W.J. Bos
Informateurs
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG



Aan de minister-president
minister van Algemene Zaken
drs. M. Rutte
Binnenhof 19
2513 AA DEN HAAG

Kenmerk: 201200194

Den Haag, 1 oktober 2012

Geachte heer Rutte,

Graag verzoeken wij u de minister van Infrastructuur en Milieu te vragen om ons ten behoeve van onze werkzaamheden op de kortst mogelijke termijn en met inbegrip van de budgettaire consequenties te informeren over:

- de mogelijkheden tot invoering van een Eurovignet voor vrachtwagens op basis van milieueisen en hierbij de effecten op de inzet van buitenlandse vrachtwagens in Nederland te betrekken;
- de mogelijkheden tot verhoging van de gebruiksvergoeding van het spoor met 50 miljoen euro;
- de verhouding tussen het uitgangspunt van de huidige omvang van het hoofdrailnet van het spoor en voorstellen om delen van het huidige hoofdrailnet aan te besteden.

Hoogachtend

H.G.J. Kamp

W.J. Bos



> Retouradres Postbus 20001 2500 EA Den Haag

Minister van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Kabinet Minister-President

Binnenhof 19
2513 AA Den Haag
Postbus 20001
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Onze referentie
3116332

Datum 2 oktober 2012
Betreft Verzoek Informateurs

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Bijgaand doe ik u een brief (kenmerk 201200194) toekomen van de informateurs, de heren Kamp en Bos, met een aantal specifieke vragen betreffende uw beleidsterrein.

U wordt verzocht aan dit verzoek te voldoen en mij uw reactie toe te zenden, zodat ik deze kan doorgeleiden naar de informateurs.

DE MINISTER-PRESIDENT,
Minister van Algemene Zaken,
namens deze,

De Secretaris-Generaal

10.

Mw. drs. K.H. Ollongren



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Minister-President
Minister van Algemene Zaken
De heer drs. M. Rutte
Binnenhof 19
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Oen Haag
Contactpersoon
L.M.C. Ongerig
Directeur - Generaal

Datum 3 oktober 2012
Betreft Verzoek om informatie van de Informateurs

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/201203
Uw kenmerk
Bijlage(n)
3

Geachte heer Rutte,

U heeft per brief d.d. 3 oktober 2012 drie vragen van de Informateurs (kenmerk 201200194) aan mij gesteld. Bijgaand treft u drie bijlagen, waarin de verzochte informatie en budgettaire consequenties zijn opgenomen op deze vragen:

- de mogelijkheden tot invoering van een Eurovignet voor vrachtwagens op basis van milieueisen en hierbij de effecten op de inzet van buitenlandse vrachtwagens in Nederland te betrekken (*bijlage 1*);
- de mogelijkheden tot verhoging van de gebruiksvergoeding van het spoor met 50 miljoen euro (*bijlage 2*);
- de verhouding tussen het uitgangspunt van de huidige omvang van het hoofdrailnet van het spoor en voorstellen om delen van het huidige hoofdrailnet aan te besteden (*bijlage 3*).

Ik vertrouw u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

12.

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage 2 bij IenM/BSK-2012/201285

Vraag (uw kenmerk: 201200194, deel "Gebruiksvergoeding spoor"):

"de mogelijkheden tot verhoging van de gebruiksvergoeding van het spoor met 50 miljoen euro".

- De huidige gebruikersvergoeding is rond de € 260 mln.
- In het vorige regeerakkoord is opgenomen dat de gebruiksvergoeding per 2015 met € 50 mln verhoogd wordt.
- Een extra verhoging van € 50 mln. leidt dus tot een totale verhoging van € 100 mln. in de komende periode.
- Gezien economische recessie kan dit mogelijk tot vraaguitval bij goederenvervoerders leiden (inschatting 8%).
- Ca 80% van de verhoging komt bij NS terecht, die zo'n verhoging kan doorbereken in de prijs van de treinkaartjes. Hierdoor zullen de treinkaartjes over het geheel waarschijnlijk 8 % duurder worden. Mogelijkheden voor differentiatie in de tarieven kunnen worden bezien.
- Dit leidt tot een lager reizigersaantal en daarmee tot een lagere opbrengst voor NS. Dit kan leiden tot een lagere dividenduitkering aan de Staat.
- De verhoging van € 50 mln. uit het vorige regeerakkoord is reeds ingeboekt en maakt onderdeel uit van de financiële afspraken in het akkoord over de HSA/HRN die vanaf 2015 zal gaan gelden. Met de additionele verhoging van € 50 mln. (en de effecten daarvan) is in dit akkoord geen rekening gehouden. Dit zet druk op de gemaakte afspraken en kan voor NS aanleiding zijn een verzoek te doen tot heronderhandelen.

13.

14.

Datum 13 november 2012
Referentie Sp013-12EM Reactie TO 2013 ProRail
Doorkiesnr 070--3751726
Betreft KNV reactie op ProRail Postbus 2038
aanbod voor 3500 GA UTRECHT
toegangsovereenkomst 2013

Geachte ,

Het voorstel van ProRail om de belasting voor goederentreinen met gemiddeld 7,2 % te laten stijgen en de parkeertarieven met nog eens 8,5 %, komt op het verkeerde moment en verscherpt onnodig de problemen van de Nederlandse railsector. De verhoging van de tarieven betekent bovendien ook een verslechtering van de concurrentiepositie van de gebruikers van het spoorgoederenvervoer als de Nederlandse (maak) industrie en de zeehavens van Groningen, Zeeland en Amsterdam die niet direct toegang hebben tot de Betuweroute. Tevens komt de doelstelling om een bijdrage te leveren aan het containervervoer van en naar de tweede Maasvlakte vanaf 2014 direct in gevaar. Zo gaat in het ProRail voorstel een containertrein van de Maasvlakte naar Venlo (Blerick) 35% extra betalen.

Het Europees beleid voor het goederenvervoer per spoor heeft als doel het bevorderen van dit vervoer. Een in 2013 gelijkblijvende gebruiksvergoeding ten opzichte van 2012 leidt in het huidige economische klimaat tot een afname van het vervoer van goederen per spoor. Een verlaging van de gebruiksvergoeding is dan ook noodzakelijk. De gebruiksvergoeding is onderhandelbaar en binnen de marges van open en reële onderhandelingen dient ruimte te worden gevonden om de gebruiksvergoeding ten opzichte van 2012 te verlagen.

KNV vraagt daarom in analogie van de crisiskorting van het Havenbedrijf Rotterdam aan ProRail om de prijzen voor het gebruik van de railinfrastructuur in 2013 en 2014 ten opzichte van 2012 te verlagen met een vergelijkbaar percentage van 8,6 %.

Nederlands railtransport nog altijd onder het niveau van vóór de kredietcrisis

Het Nederlandse railtransport, dat van groot belang is voor de Nederlandse zeehavens maar ook bijvoorbeeld voor de staalindustrie in Noord-Holland, de chemische industrie in Zuid-Limburg en logistieke knooppunten in het achterland als Tilburg en Venlo, is de gevolgen van de kredietcrisis van 2008 nog steeds niet te boven. De vervoerde volumes bevinden zich nog altijd onder het niveau van 2008. Terwijl de sector tegelijkertijd in de afgelopen periode forse investeringen heeft gedaan op bijvoorbeeld het gebied van veiligheid. Zo beschikken de meeste locomotieven van de goederenvervoerders al over het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. Daarnaast zijn de kosten voor het onderhoud van materieel fors toegenomen na het verschrikkelijke treinongeluk in Viareggio. Ook de kosten van het gebruik van diesel en elektriciteit zijn in de afgelopen periode fors toegenomen. Daar komt nog bovenop de invoering van accijns op rode diesel die zorgt voor een verdere stijging van de brandstofkosten en extra inkomsten voor de fiscus¹. Een maatregel waarvan de binnenvaart verschoond blijft. Naast deze kostenstijgingen, is de belasting voor het gebruik van de

¹ Deze maatregel komt voort uit het zgn. Lenteakkoord. Daarin stond ook vermeld dat de sector wordt gecompenseerd voor de lastenverzwaring. Er is nog geen duidelijkheid van Ministerie van Financiën en/of het Ministerie van Infrastructuur en Milieu over de wijze waarop de compensatie wordt ingevuld.

rallinfrastructuur in de afgelopen jaren jaarlijks stevig verhoogd. Overigens lag hleraan een zorgvuldig met ProRail overeengekomen ingroeimodel ten grondslag waarbij rekening werd gehouden met een level playing field zowel voor andere transportmodaliteiten als buitenlandse zeehavens.

Einde van het vermogen om verdere kostenstijgingen te absorberen is bereikt

De railsector heeft in de afgelopen jaren als gevolg van de aanhoudende economische crisis en daarmee samenhangende lagere marktvraag, maar ook door het uitblijven van een aangekondigde beprijzing van het wegvervoer, er noodgedwongen voor gekozen de kostenstijgingen goed te maken met verdere efficiency verbeteringen. Dat wil zeggen het doorberekenen van de kostenstijgingen in hogere prijzen aan klanten, hetgeen in veel gevallen niet mogelijk bleek. Het einde van het vermogen om kostenstijgingen verder te absorberen is onder de huidige sombere economische vooruitzichten echter bereikt. Extra zuur voor de Nederlandse railsector is in dit verband dat de nieuwe dienstregeling van ProRail ruim 4000 extra niet commerciële stops kent voor goederentreinen (ten opzichte van de dienstregeling 2012). Voor de railsector betekent dit een forse verslechtering van de productiviteit en daarmee de facto een extra kostenstijging.

Overleg nu nodig

Het KNV wil daarom alles overziend spoedig in overleg treden met ProRail over een crisiskorting voor het gebruik van de rallinfrastructuur in de jaren 2013 en 2014. Het KNV stelt bovendien voor deze crisiskorting deel uit te laten maken van een breder herstelplan spoorgoederenvervoer waarbij ook de kwaliteit van de dienstregeling alsmede benuttingsvraagstukken aan de orde komen. Het KNV vertrekpunt voor dit overleg sluit aan bij de door ProRail voorgestelde nieuwe gewichtsklasse systematiek. Dit vertrekpunt zal niet leiden tot een verschuiving van goederentreinen van de Betuweroute naar het gemengde net. Hierbij accepteert KNV eenmalig de door ProRail aangeboden tariefstijging voor de dienstengroep emplacementen en het aangeboden tarief voor het gebruiksrecht bovenleiding.

De bestaande prestatieregeling punctualiteit blijft van kracht. De totstandkoming van een verruimde en effectieve prestatieregeling ter stimulering van stille treinen wordt in een separaat proces met ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu afgerond.

Met vriendelijke groet,

Afschrift:

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

15.

Datum	10 december 2012	Behandeld door
Ons kenmerk	3219296	
Bijlage(n)	1	Telefoonnummer
Onderwerp	Managementreactie op de audit van Solving IMCG op Beheerplan 2013	

Directie Geachte mevrouw Mansveld,

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Wij zijn tevreden over het oordeel van Solving IMCG dat de financiële prognoses behorend bij het Beheerplan 2013 over het algemeen robuust en transparant zijn. We hebben de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan het verbeteren van onze planningsprocessen, mede naar aanleiding van de verbeterpunten uit de voorgaande audit van 2009 op het Beheerplan 2010. Dit is onder andere zichtbaar in onze planningsmethodiek voor functiehandhaving, maar ook in een verbeterde activaregistratie.

De audit onderschrijft deze ontwikkeling en het feit dat onze bedrijfsvoering steeds professioneler wordt. We kijken positief naar de toekomst waarin we verder zullen gaan op de ingeslagen weg en verdere concrete verbeteringen zullen laten zien. Ook geven wij de benodigde aandacht aan de realisatie van onze plannen.

Medio 2012 heeft ProRail een nieuw strategisch programma opgesteld. Dit proces heeft parallel gelopen met het opstellen van het Beheerplan 2013. De doelstellingen uit ons strategisch programma zijn in het Beheerplan 2013 weliswaar al (deels) doorvertaald naar het prestatiedashboard, maar zijn nog niet altijd even expliciet doorvertaald naar de financiële prognoses behorende bij het Beheerplan 2013. Dit was qua proces en de bijbehorende timing niet haalbaar. In het Beheerplan 2014 zal deze vertaling meer expliciet zichtbaar zijn. Hierop is in onze financiële reeksen wel vooruitgelopen, zoals de auditor terecht concludeert, door in de financiële reeksen ruimte te reserveren voor deze ontwikkeling. Uiteraard zijn de cijfers voor het aankomende jaar 2013 wel volledig geijkt op basis van de verwachte productie voor dat jaar.

Bij het opstellen van de financiële reeksen wordt rekening gehouden met het relevante overheidsbeleid, wat met name tot uiting is gekomen met de invulling van taakstellingen uit het regeerakkoord van 2010 in het Beheerplan 2012. In de financiële reeksen horende bij het Beheerplan 2013 is nog geen rekening gehouden met effecten van het regeerakkoord 2012 op de spoorsector. Tevens leidt het op handen zijnde politieke besluit inzake treinbeveiliging tot onzekerheid in deze reeks.

Naast het sturen op continue verbetering, sturen wij ook op een steeds efficiënter opererend ProRail. Hiertoe is zoals aangegeven in het Beheerplan 2012 voor ruim EUR 1,2 miljard aan taakstellingen ingevuld, en hebben we, als onderdeel van deze doelstelling, intern targets gezet op het realiseren van verdere efficiency. In het auditrapport van IMCG wordt zichtbaar dat het fors verlagen van de kostenbasis van ProRail a.g.v. van deze taakstellingen vanaf 2014 een aanzienlijk verlagend effect kan hebben op de opbrengsten uit gebruiksvergoeding. Dit treedt namelijk op indien het realiseren van de taakstellingen effect heeft op het gebruiksgelateerde deel van de kosten, het deel dat via de tarieven voor gebruiksvergoeding door ProRail wordt doorbelast aan de vervoerders. Een gedachte die haaks staat op het feit dat uw ministerie in overleg met ProRail op zoek gaat naar de mogelijkheden om binnen de vigerende regelgeving een uitgebreide kostenbasis dan enkel de gebruiksgelateerde kosten door te belasten via de gebruiksvergoeding, en het feit dat uw ministerie in overleg is met vervoerders om tariefafspraken te maken voor de lange termijn op basis van een vaste kostenbasis.

In de bijlage zullen we op dit punt maar ook op een aantal andere specifieke bevindingen uit de audit reageren. Overigens zal ProRail in het eerste kwartaal van 2013 een actieagenda opstellen op basis van de audit van Solving IMCG. Deze zullen wij overleggen met uw medewerkers.

Hoogachtend,

President-directeur

Bijlage A: Specifieke punten uit audit IMCG op Beheerplan 2013

- **Inbreng klanten / vervoerders (pag. 10)**

ProRail is tevreden over het oordeel van de auditor dat via het consultatieproces en de inrichting van concessieteams meer tegemoet wordt gekomen aan de wensen van de vervoerders. In 2013 wil ProRail dit verder verbeteren door de wensen van de vervoerders een meer nadrukkelijke plaats in het planningsproces te geven.

- **Gebruiksvergoeding: gebaseerd op verouderde vervoersraming (pag. 20 e.v.)**

De auditor stelt dat de gebruiksvergoeding reeks is gebaseerd op verouderde en te hoge ramingen. Het uitgangspunt voor het opstellen van de gebruiksvergoeding zijn echter goedgekeurde kwantiteiten en goedgekeurde tarieven. De laatste goedgekeurde kwantiteiten komen uit de voorjaarsprognose 2010, welke is gebruikt als basis voor de reeks. Buiten dat het gebruik van de meer recent opgestelde vervoersprognose 2012 slechts minimale impact heeft op de gebruiksvergoeding (een bijstelling van EUR 24 miljoen naar beneden, wat correspondeert met 0,7% van het totaal) zal de daling in de gebruiksvergoeding door een lagere prognose in treinkilometers in de praktijk niet plaatsvinden omdat tarieven periodiek worden vastgesteld aan de hand van het verwachte kostenniveau en verwachte treinkilometers.

- **Gebruiksvergoeding: nieuwe systematiek levert niet de gewenste EUR 50 miljoen extra opbrengsten per jaar vanaf 2015 (pag. 20 e.v.)**

De suggestie dat de gevraagde EUR 50 miljoen extra vanaf 2015 niet wordt binnengehaald is niet juist. Allereerst: uitgangspunt voor de gebruiksvergoeding systematiek is het wettelijke kader vanuit de Spoorwegwet, de EU-richtlijn 2001/14EG en het beleidskader kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging'. Voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot de voorzieningen geldt dat de heffing die wordt vastgesteld 'gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien'. ProRail hanteert hiervoor het begrip gebruiksgerelateerdheid. Daarnaast geldt dat de begrote opbrengsten van de gebruiksvergoeding niet meer mogen bedragen dan de begrote kosten. In het beleidskader kabinetstandpunt 'Spoor in beweging' staat dat in het kader van gebruiksvergoeding de tariefontwikkeling de gematigde lijn van de afgelopen jaren dient te volgen. Hogere jaarlijkse tariefstijgingen dan de afgelopen jaren, zijn vooralsnog niet toegestaan. Het beleidskader wordt op dit moment heroverwogen.

De systematiek gebruiksvergoeding is herzien n.a.v. onderzoek door NMa en omdat de kosten periodiek moeten worden herijkt.

Recent is tussen uw ministerie en ProRail besproken dat zal worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om binnen de vigerende regelgeving een uitgebreide kostenbasis dan enkel de gebruiksgerelateerde kosten is door de belastingen in de gebruiksvergoeding. Tevens is uw ministerie in gesprek met vervoerders om lange termijn afspraken over de tarieven gebruiksvergoeding te maken o.b.v. het kostenniveau van circa EUR 300 miljoen voor jaar 2013 (basis hiervoor is het kostenniveau van Beheerplan 2011 in prijspeil 2010). Uitgaande van een vastgesteld tarief voor vijf jaar o.b.v. de nieuwe systematiek (gebaseerd op een vaste kostenbasis) gecombineerd met de stijging in kwantiteiten wordt de gewenste stijging in gebruiksvergoeding gerealiseerd. De stijging wordt gerealiseerd zowel bij invoering van de tariefsystematiek vanaf jaar 2014 als jaar 2015.

Echter, indien de nieuwe systematiek wordt gebaseerd op het kostenniveau voor de jaren 2014-2018 in Beheerplan 2012, dan zullen de tarieven voor gebruiksvergoeding dalen omdat in Beheerplan 2012 ruim EUR 1,2 miljard aan taakstellingen is ingevuld op deze kostenbasis. Dit is waar tabel 3 in het rapport van IMCG nu vanuit gaat. Op dit moment wordt er, zoals aangegeven, gezocht naar hoe binnen het wettelijke kader toch ruimte is om uit te komen op een kostenbasis van circa EUR 300 miljoen.

- **Kleinschalig onderhoud: PGO vertraging / ruimte in de reeks (pag. 25 e.v.)**

De auditor stelt terecht dat door ontwikkelingen in de aanbesteding van de eerste contractgebieden de uitrol van de PGO contractering vertraging heeft opgelopen. Hiertoe is het kostenniveau voor het jaar 2013 bijgesteld, zodat deze voor aankomend jaar een realistisch beeld wordt gegeven van de werkelijk te verwachten kosten.

De auditor suggereert tevens dat er ruimte in de reeks voor Kleinschalig onderhoud zou kunnen zitten aangezien de eerste aanbestedingen een hoger besparingspotentieel laten zien dan opgenomen in de oorspronkelijke BuCa. Echter, ten eerste is de contractduur van de reeds aanbestede contracten nog niet verlopen. Het uiteindelijke besparingspotentieel is daarmee ook op deze contractgebieden nog niet vast te stellen. ProRail voert hiernaast nadrukkelijk het gesprek met de aannemers hoe gewenste kwaliteitsverbeteringen vanuit het strategisch programma 2012-2015 kunnen worden meegenomen in de nieuw te contracteren gebieden.

Om beide redenen is het voor ProRail te prematuur om de reeks verder omlaag bij te stellen.

- **Transfer: risico in reeks door niet invullen van taakstellingen (pag. 28 e.v.)**

De auditor stelt terecht de conclusie dat de financiële reeks voor Onderhoud Transfer lager ligt dan de huidige inzichten op dit gebied. Voornaamste oorzaak hiervan is dat de invulling van een taakstellende LCC-maatregel, welke is opgenomen in de financiële reeks, halverwege dit jaar 'on hold' is gezet. Het volledig realiseren van deze taakstelling lijkt hierdoor complex te zijn. ProRail geeft er de voorkeur aan om niet de reeks direct hierop aan te passen, omdat wij eerst intern de discussie voeren over het zoeken naar een alternatieve LCC-maatregel om de taakstelling toch binnen Onderhoud Transfer te realiseren. Mocht de uitkomst hiervan negatief zijn dan kan u de effecten daarvan verwachten in de financiële reeksen voor Beheerplan 2014, en lossen we dit op met de ruimte die door invulling van taakstellingen is ontstaan binnen de reeksen voor vervangingsinvesteringen.

- **Bovenbouwvernieuwing (BBV): kwantificering voortschrijdend inzicht (pag. 32 e.v.)**

De auditor stelt dat het voortschrijdend inzicht op bovenbouwvernieuwing (technische levensduur, te hanteren normkosten, te kiezen uitvoeringsvorm, etc.) nog inaccuraat is verwerkt in de reeks. Het op accurate wijze kwantificeren van dit voortschrijdend inzicht is echter een proces wat nog niet is afgerond, en tevens loopt het herzien van de afspraken t.a.v. omgang met normkosten nog. De effecten van beide zullen in de Beheerplannen 2014 en 2015 zichtbaar zijn. De uiteindelijke besluitvorming over de top 50 projecten i.h.k.v. Robuust Spoor en de effecten hiervan op de reeks bovenbouwvernieuwing zal hierin ook worden meegenomen.

Overigens geldt ook voor de reeks bovenbouwvernieuwing dat het kostenniveau voor 2013 wel is gehard.

- **Overige vervangingen (OVV): Mistral vertraging / ruimte in de reeks (pag. 35 e.v.)**

De auditor stelt dat de reeks van Mistral onvoldoende is aangepast aan de vertraagde uitrol van Robuust Spoor. Hier geldt echter dat nog wordt gezocht naar de juiste optimalisatie van de effecten van Robuust Spoor, waarmee het nu te vroeg is om dit effect op de Mistral reeks volledig te kunnen kwantificeren. Het kostenniveau voor het jaar 2013 is hiervoor wel herijkt. De gehele reeks zal worden herijkt zodra de optimalisatie in beeld is. Voor treinbeveiliging geldt ook nadrukkelijk dat het vooralsnog uitblijven van een politiek besluit omtrent treinbeveiliging leidt tot onzekerheid in deze reeks. Een keuze voor volledige uitrol van ERTMS zou bijvoorbeeld een aanzienlijk effect op deze reeks hebben.

Overigens bestaat binnen het Mistral programma ook de afspraak dat elke individuele Business Case moet worden afgestemd met uw ministerie. Ook vanwege deze afspraak lijkt het te prematuur om de reeks nu al naar beneden bij te stellen.

De auditor spreekt tevens van een bedrag van EUR 45 miljoen voor ATB-VV en Orbit. Deze EUR 45 miljoen komt voort uit het STS Verbeterplan. Op 22 november jl. is op directieniveau akkoord gegeven voor het starten van de praktijkproef van ORBIT. De lijst van 500 seinen welke worden voorzien van ATB Vv wordt nog in 2012 opgesteld, en zal einde jaar beschikbaar zijn. De gemiddelde prijs per sein is EUR 40k - 45k waarmee er budget van circa EUR 20 a 23 miljoen benodigd is.

Tot slot concludeert de auditor dat er EUR 151 miljoen ruimte in de reeks Overige Vervangingen zit. Voor ProRail betreft dit echter een financiële reservering voor noodzakelijke investeringen ten behoeve van het bereiken van de doelstellingen van het strategisch programma 2012-2015.

